ДО АРКТИКИ ЧЕРЕЗ ТРОПІКИ

М. ТРУБЛАЇНІ

Пь.ср. Ва

«МОЛОДИЙ БІЛЬШОВИК»

O-A.D.U.K.
Инв. 238596
Б.П.Б. Ср.-Аз.

М. ТРУБЛАЇНІ

ДО АРКТИКИ ЧЕРЕЗ ТРОПІКИ

ВЕЛИКИЙ РЕЙС
НАКРИЖНИКА „ЛІТКЕ“

З ПЕРЕДМОВОЮ МИК. НОВИЦЬКОГО

N19 2676
1

ГПБ Уз.

ДЕРЖАВНЕ ВИДАВНИЦТВО
„МОЛОДИЙ БІЛЬШОВИК“
ХАРКІВ 1931 КИЇВ

Бібліографічний опис та шифри для бібліотечних каталогів на цю книгу вміщено в „Літописі Українського Друку“ та „Картковому репертуарі Української Книжкової Палати.

Обкладинка роботи
худ. М. Глухова

Укрголовліт № 315/Д (2253). 11-та друкарня УПО, Київ, Сінний майдан, 14. Зам. № 3207. Тир. 5 000—14¼ арк. Ост 354 Ас.

ДОСЛІДЖЕННЯ АРКТИКИ

Ледве чи хоч в одній галузі боротьби людей із природою виявлено стільки настирливої енерґії, впертости, стійкости й героїзму—на перший погляд цілком марного—як у боротьбі за дослідження мертвих льодових пустель, що розкинулися велетенськими неосяжними просторами навкруги північного полюса, між північними берегами Европи, Азії й Америки.

Починаючи з XVII століття й до останнього часу, на дослідження Північних полярних морів, що їх звуть іще Північним Крижаним океаном, витрачено понад сотню мільйонів карбованців, і загинули там сотні найвідважніших допитливих людей, саме тих, що не боялися одиницями та купками стати віч-на-віч з шеститисячеверстною пустелею залізного вічного холоду, „білої смерти“, віч-на-віч із безліччю непереможних перешкод, без єдиної надії на будьяку підтримку й допомогу серед суцільно-ворожої стихії.

Основне, що відзначає нелюдські труднощі дослідження Арктики—це неприступність полярних льодових просторів—і арктичних, і ще більшою мірою антарктичних—для наявної до останніх часів техніки пересування й перемагання простору.

Стихія вічного холоду на багатотисячеверстних морських просторах утворює таку силу несприятливих умов, якої нема ніде в іншому місці на землі.

Піщані пустелі Сахари можна, як виявилося, перемогти автомобілем на танковому ході, та в пустелю можна й потроху вгризатись, утворюючи бази зрошення; в пустелю можна принести воду — запоруку життя. Можна оборонитись та захиститись од звірів, гадів, мокрої гарячої задухи, гнилих смертельних міязмів тропічних хащ у Африці, Індії, Південній Америці. У цих тяжких і неприступних для дослідження краях є змога, нарешті, спертись на досвід і пристосованість тубільців чи якось їх використати. Але в льодових просторах Арктики й Антарктики немає людей; майже немає харчу; немає шляху для жодного з відомих і придатних засобів пересування, і головне, немає тепла й джерел, щоб його добути: тепло та його джерело треба принести з собою, за умови, що великого запасу будьякого палива взяти немає фізичної змоги.

Окрім цього, на перший погляд вражає й різниця в характері мети між дослідами невідомих і маловідомих місцевостей під широтами, придатними для життя людей, і дослідженням приполярних льодових просторів.

Коли скандінавські вікінґи дев'ятсот років тому на примітивних човнах пускалися в невідому далечінь, одкриваючи дорогою Ісландію й Ґренляндію — збудники їхньої одваги цілком ясні: вони шукали нових об'єктів для грабунку, нових місць, де можна захопити рабів, перепродати їх на іншому ринку.

Коли Атлантійський та Індійський океани перерізували кораблі Колумба, Васко-де-Гама, Магеллана; степи, ліси й гори Америки з огнем і мечем проходили конквістадори Кортеса, Пізарро, Бальбоа; по преріях Америки й Південно-Африканських степах цілиною тягли воли фурґони з переселенцями, і човни козака Дєжньова нишпорили по Лєні, Колимі й Анадирю—безпосередньої мети цих подвигів довго шукати не доводиться: золота, екзотичних багатств і нових земель шукав зміцнілий торговельний капітал Европи; по хутро для торгівлі виганяв авантурників торговельний капітал Москви; хліборобського колонізаційного простору шукав ідеолог Робінзоніяди, благочестивий куркуль сквайр-квакер Англії.

Рівні алеї кавчукових дерев, кокосові гаї, манільські та гаванські тютюнові плянтації, каторга рабської праці коло цукру, кави, какао були в Індії, Індокитаї, Індонезії, на Кубі й Мадагаскарі: це все наявний, документальний показ мети, що для неї нишпорила рука й око дослідника, мандрівника, місіонера, шукача пригод, вишукуючи нові недосліджені кутки земної кулі.

Література, поезія, мистецтво, теоретична наукова думка буржуазного світу намагаються показати й висвітлити історію земледослідження, як наслідок ідеалістичних збудників— „прагнення до знання, „жадоб невідомого", „дух боротьби й змагання властивий людині", „прагнення підкорити стихію людині" й навіть „любов до ближнього", але нещирість, неправдивість такого освітлення дуже легко виявити. Досить лише глянути на реальні наслідки цього земледослідження під капіталістичною кормигою, придивитись, як експлуатує капіталізм і новознайдені колись землі, і здобутки та перемоги науки в процесі тих дослідів.

А ще яскравіше виступає фалш таких пояснень, коли, покопавшись в історичних джерелах, довідуємось, які кошти витрачав капіталістичний світ на дослідження землі та розшукування її багатств, починаючи від орга-ганізації комерційних і авантурно-розбійницьких та військових підприємств і кінчаючи відрядженням релігійних місіонерів та сутонаукових експедицій.

Владарі капіталістичного світу не такі вже благодійно-сентиментальні люди, щоб розкидатись мільйонами для „слави чистої науки". Ось порівняємо незначний, але характеристичний приклад того, як інтереси чистої науки в руках владарів капіталістичного світу обертаються на щирісіньке золото.

На одній групі островів Атлантійського океану, з досить численною тубільною людністю, з давніх-давен за господарів ринку були англійці: англійські фірми постачали одяг і взуття, і цілі фабрики працювали на цей ринок. Крам був, щоправда, абиякий: брилі треба було купувати нумерами більші, щоб не крутилися денцем на тімені; так само взуття, куплене в англійських крамницях, завжди давило в підйомі. Знову купували більшій розмір і терпіли.

І ось, на островах з'являється мирна німецька наукова експедиція; між іншим, професор антрополог. Експедиція собі працює, антрополог виміряє кісті, кістяки, черепи. Попрацювали, зібрали потрібні матеріяли й поїхали. А за деякий час на ринку з'явились прекрасно пошиті стандарти брилів і черевиків німецької фірми, що в короткий час і витіснили англійську продукцію.

Справа проста: англійці надсилали продукцію, виготувану за традиційними англійськими розмірами, шабльонами й копилами: брилі—за співвідношенням розмірів круглоголового черепа, взуття—за зразками англійських ніг—великих низькопід'йомних і плескуватоступневих.

А німецький антрополог, перемірявши кілька сотень черепів та ніг на місці, вивів пересічні стандарти саме для цього ринку.

А здавалося б, що має спільного антропологія з монополією англійського капіталу на якихось там островах?

Легко простежити й в інших галузях тісний зв'язок між науковим земледослідженням з його поезією, романтикою та героїзмом, і прозаїчно-меркантильними інтересами хазяїнів капіталістичного світу, що всі наслідки того дослідження в сфері своєї влади використовують для свого розвитку й підсилення.

Але яка кому може бути користь од дослідження морських просторів, закованих у вічну кригу, безлюдних і непридатних до експлуатації?

Навіщо капіталістичні уряди й приватні фінансисти витрачають на полярні досліди мільйони? Чому таку велику увагу полярним експедиціям та науково-дослідній роботі в крижаних морях та пустелях півночі приділяють радянська громадськість, уряд і наукові сили?

— Почнемо з першого.

Полярні моря та їхні узбережжя почали притягати увагу европейських мореплавців іще з кінця XVI та початку XVII століття, тобто з тієї пори, коли торговельний капітал, настирливо сунучись на схід до казкових азіятських ринків, відчував потребу знайти туди й найкоротші шляхи.

Шлях до Архангельська через Баренцове та Біле моря англійці знали добре ще в половині XVI століття; звідси вони брали хліб, коноплі й найцінніший крам—хутро. Але знали купці й те, що країна, звідки йде хутро, лежить на схід од Московії, і що прибутковіше було б добратися до хутра на місці безпосередньо, ніж користуватися посередництвом Московського ринку.

Вигоди північного морського шляху, повз береги Азії, вимальовались перед торговельним світом іще яскравіше пізніш, коли перші дослідження Сибіру виявили незчисленні багатства цієї країни з силою хутряного звіру, риби, лісу тощо, а також визначили напрям величезних Сибірських річок, що течуть усі на північ, перерізуючи країну впоперек і створюючи водні шляхи в глибині країни. Нарешті, перші дослідження та початок колонізації Північної Америки, зокрема Канади, поси-

лені зносини Европи з новими землями, та розвиток морських промислів, зокрема китобійного в північних морях Атлантики, між двома континентами, ще настирливіше поставили спочатку в формі прагнення й мрій, а потім і як реальну проблему, завдання — знайти якнайкоротший морський шлях між Америкою й Европою вздовж берегів Сибіру Льодовим океаном.

Багато відважних мореплавців загинуло з кораблями в XVIII й XIX століттях, шукаючи вільного від криги проходу, що його можна було б використати хоч протягом кількох місяців на рік. Проблему цю деякою мірою (і то — не зовсім) розв'язано тільки останніх десятиліть, коли техніка суднобудівництва, пара, електрика, нафта, а також і здобутки спостережень над морськими течіями, рухом криг тощо збагатили досвід і поширили можливості полярних мандрівців-дослідників.

Розвиток науки й техники в XIX—XX столітті надзвичайно посилив цікавість до таємничого суворого океану, земель, закованих у кригу в його просторах і, зокрема, до крайнього географічного пункту півночі—полюса. У процесі наукових дослідів виник ряд нових проблем, що розв'язання їх зв'язане з господарським і політичним життям на всьому майже світі — принаймні в північній півкулі.

Відкриття кам'яного вугілля на Шпіцберґені, мамутових кісток та бияків у вічномерзлих тундрах Сибіру показує, що полярні країни не завжди були заціпенілим од холоду краєм, що сотні тисяч чи мільйони років тому тут була буйна тропічна рослинність і багате тваринне життя, значить, і тепловий режим був інший. Коли це було? У наслідок чого змінилося? Які закони керували цією зміною? Які процеси відбувалися? Які висновки можна зробити з даних, що їх дасть дослідження, про дальшу долю нашої земної кулі?

На всі ці запитання відповідь можуть дати тільки ґрунтовні геологічні, палеонтологічні, геофізичні та інші досліди на місці.

Спостереження над льодовиками Ґренляндії та її льодовими пустелями, над шляхами плавучих крижаних гір, що запливають далеко в Атлантійський і Тихий океани, над періодичністю полярних бур, над рухом крижаних полів океану, над температурою цих просторів—становлять новий ряд найважливіших проблем, що безпосередньо стосуються вже практично-господарських галузів: навіґації в північних морях, доступу до захованих снігом і льодом цінних копалин, і нарешті—погоди на всій північній півкулі: широкі площі постійної спеки, як Сахара та інші пустелі гарячого поясу, а також широкі площі постійного холоду, як полярний край—

це разом велетенська основна лябораторія погоди для півсвіту. Температури цих країв обумовлюють також рух шарів повітря, вітри пересування вогкости. А зміни погоди, кліматичний режим—це один із найважливіших чинників економіки й господарського життя. Ледве чи є хоч одна галузь господарська, що не зважала б на цей чинник: хліборобство, скотарство, іриґація степів, морські промисли, навіґація, добування енергії з руху вітру й води, транспорт на суходолі, авіяція—все це тісно залежить од змін погоди. Для раціонального плянування всього цього передбачення змін погоди, знання закономірности кліматичного режиму—справа величезної важливости.

І от коли по цілому світу нині розкинуто сітку метеорологічних станцій, спостереження яких дають матеріял для опанування законів змін погоди, то в такій „лябораторії" погоди, як крижані простори, вивчення ще не налагоджено. Метеорологічні досліди в цьому краї дадуть можливість розв'язати питання про безпомилкове передбачення погоди.

Не доводиться говорити про ті мінеральні багатства, які заховують сніги полярного краю.

Досить згадати про багатющі поклади мідних руд, що знайдено на нашій Новій Землі, або за ті багатства, які американці добувають на Алясці.

Окремий комплекс проблем становить вивчення тваринного, зокрема рибного багатства полярних просторів, умов життя й розмноження цінних риб, їхні шляхи тощо. Взагалі тяжко перелічити ті галузі знання, що їх дадуть досліди й вивчення Арктики, й що поповнять арсенал землеопанування в руках того, хто ними володітиме.

І нарешті, останніх десятиліть з розвитком авіяції з новою силою й в новій площині виступає питання про північний шлях між Европою й Америкою — на цей раз шлях повітряний, з перспективою всіх переваг, які він дає тому, хто ним користуватиметься.

Досить глянути на мапу, або ще краще—на ґльобус, щоб збагнути всі вигоди цього шляху, проти колосального щодо протягу шляху, який до того ще й менш безпечний—через Атлантику, проти ще довшого—через Сибір, не кажучи вже про старий південний морський шлях.

Увага всіх капіталістичних держав із небувалою напруженістю зосереджена нині на прагнення захопити найкоротший шлях, забезпечивши на ньому свою перевагу й панування.

Це напруження імперіялістичної конкуренції дійшло крайньої межі, коли перші спроби досягти полюса на аеропляні, а потім і перелетіти на дирижаблі через крижаний океан

із Шпіцберґена (Европа) в НОМ (Америка) дали блискучі наслідки.

Поруч підсиленого будівництва в капіталістичних країнах дирижаблів типу, придатного для транс-арктичного перельоту, піднісся відразу й загарбницький інтерес до розкиданих в океані закованих у льоді островів. Основа цього інтересу — будування на таких островах аеробаз, аеростанцій, причальних щогл для дирижаблів, метеорологічних станцій, складів бензини та потрібного приладдя і т. інш.

Надто напружений інтерес до транс-арктичного шляху виявляють найдужчі імперіялістичні держави, як приміром Америка, Японія, Англія, Італія тощо.

Не доводиться нагадувати, що інтерес капіталістичних держав до полярних країн і з економічного та наукового, і із стратегічного погляду спричинюють ті самі збудники, які спричинювали інтерес і до інших торговельних шляхів та нових земель до останнього часу. Цей збудник — прагнення захопити перевагу в суперництві за економічне й політичне панування, зміцнити зараз свою позицію проти спільного ворога цілого капіталістичного світу — СРСР, зміцнити капіталістичну систему й владу буржуазії над робітництвом.

Поки хазяйнує капіталізм, доти кожний здо-

буток науки, кожне зусилля думки, генія, досягнення техніки він скеровує на користь собі й на новий тягар, на новий ланцюг трудящим, на створення нової зброї проти відчизни трудящих — СРСР.

Отже, ми не можемо байдуже пройти повз той ажіотаж захоплення полярною проблемою, який охопив капіталістичний світ. Ми не можемо заплющити очей на ті державно-господарські інтереси, які зв'язані для нас із розв'язанням проблем Арктики, й які в нас диктують і визначають світові клясові інтереси трудящих.

Територія нашого Союзу прилягає до Льодового океану на протязі тисяч верстов од Норвезького кордону до острова Діомід у Берінґовій протоці. Величезні економічні райони Европейської півночі Союзу й Сибіру зв'язані з крижаним морем і з північним морським шляхом річними шляхами Двіни, Печори, Обі, Єнісея, Лєни, Яни, Індігірки й Колими. Багатства, що їх мають дати досліди Арктики на суходолі й в морі — це в руках пролетарської диктатури ресурси збільшення клясової моці робітництва й всіх трудящих, а в руках імперіялістів — це нова зброя проти нас і світового робітництва.

Загроза, яку висуває хижацький інтерес імперіялістичних держав до авіостратегічних властивостей північних полярних просторів,

повинна спричинитись до ще більшого зосередження нашої уваги на наших полярних морях, на науково-дослідній роботі в них, на розвитку економічних перспектив і на боротьбі з загарбницькими прагненнями імперіялістів, в яких маємо тенденцію розподілити полярні простори проміж собою.

Останнього часу визначився найсправедливіший принцип розподілу цих просторів за ознакою прилягання до них територій приполярних держав. За цією ознакою на володіння Арктикою, окрім СРСР, можуть заявити право: Сполучені Штати Північної Америки, Канада, Фінляндія, Норвеґія й Данія. На підставі цього принципу постановою ЦВК СРСР з 15 квітня 1926 року оголошено за територію Союзу землі та острови, що лежать у зоні од Радянських Північних берегів до полюса між 32°4′35″ східньої довготи й 168°49′30″ західньої довготи.

У цій величезній зоні ми повинні провадити дослідну роботу коло вивчення полярного краю, зберігати й розвивати такі ресурси народнього господарства, як, приміром, рибні та звіробійні промисли, забезпечити нашу участь у майбутніх трансарктичних сполученнях і забезпечити себе обороною від можливих ворожих повітряних нападів з півночі.

Отож, Радянський інтерес до північних полярних країн, активність радянських наукових сил, уряду й громадськости в дослідженні їх, радянські полярні експедиції, як, приміром, героїчні походи „Красіна“, „Малигіна“, „Літке“, що його подорож оголошується в цій книжці, „Сєдова“ та польоти Чухновського й Бабушкіна мають не спортивний характер, не характер випадкових тимчасових заходів, а набувають значення великої й серйозної роботи, що тісно зв'язана з суттю нашої пролетарської держави, з метою й шляхами розвитку та зростання нашої трудової громадськости.

Мик. Новицький.

ПБ ср. Аз.

ЧАСТИНА ПЕРША

ВОДАМИ ТРЬОХ ОКЕАНІВ

I. ПІВНІЧНА ОСЕЛЯ НА МЕЖІ ДВОХ ПІВКУЛЬ

Барон Вранґель і старий чукча. — Леґенда чи дійсність. — У розшуках Франкліна. — Недоступний острів. — Білі ведмеді та мамутові бияки. — Загибель „Карлука". — Претенсії трьох держав. — Полярна Робінзонша. — Англо-американське нахабство. Браконьєри під 71° північн. шир. — Експедиція „Красного Октября". — Безнадійне становище. — Урятовані. — Колонія на півночі. — У невідомості.

Лейтенанта російської фльоти барона Ф. П. Вранґеля разом із мічманом Матюшкіним, ліцейським приятелем поета Пушкіна, та лікарем Кібером відрядили 1820 р. досліджувати північно-східне узбережжя Сибіру. Вранґель пробув у тих місцях цілих чотири роки. Під час своїх подорожувань уздовж берегів Східньо-Сибірського моря він не раз зустрічався з дикунами-чукчами, що їх дотепер

залишилося сім-вісім тисяч, розкиданих невеликими таборами та оселями на величезній території Чукотського півострова та на півночі Якутської республіки.

В одному з таборів старий чукча, що випас на своєму віку не одну тисячеголову отару оленів, розповів Вранґелеві стародавній чукотський переказ про невідому землю на морі. Зі слів старого дикуна, в одному місці на березі моря є висока скеля, що з неї, за ясної літньої погоди видно далеко в морі високі гори, вкриті снігом. Батько старого розповідав йому про те, як колись давно чукчі воювали з ворожим їм народом о н к і л о н. Переможений ватажок онкілонів Крехай разом із своєю родиною та друзями був примушений утікати човнами до тієї невідомої землі. За деякий час до тієї землі подорожував один чукотський старшина. Але, чи повернувся він із своєї подорожі, Вранґель не знав. Як переказують чукчі, колись давно з моря в напрямі від невідомих гір кригою проходили великі отари диких оленів.

Вранґель вирішив перевірити переказ старого дикуна. Двічі—року 1822 та 1823—дослідник

вибирався далеко кригою в море на розшуки землі. Перший раз він проїхав саньми в північно-східньому напрямі від рогу „Бараничий Камінь“ щось із 135 кілометрів, удруге, в напрямі північно-східньому од річки Веркоп—близько 100 кілометрів. Обидва рази він не знайшов землі. Далі в море заїздити не зважився, побоюючись руху крижаних полів.

Вранґель прохав, щоб його залишили ще на рік у тій місцевості для розшуку невідомої землі. Але йому наказали негайно повертатись до Іркутська.

На мапі, що вміщена в книжці Вранґеля „Подорож північними берегами Сибіру та Крижаним океаном“ маємо острів з написом: „Горы видятся с мыса Якона в летнее время“.

Ще до подорожі Вранґеля в Росію доходили чутки про якийсь невідомий острів в Східньо-Сибірському морі поблизу сибірського берега. Російский учений Ломоносов навіть накреслив його на мапі, назвавши цей острів „Сомнительный“. Але всі ті відомості були надзвичайно сумнівні й довіряти їм було не можна.

Після досліджень Вранґеля було більше даних сподіватися в цій частині моря знайти

новий острів. Проте, й дослідження Вранґеля остаточно не розв'язали питання про острів. Леґенда чи дійсність? — Цю проблему розв'язано лише за двадцять років після подорожі Вранґеля.

Року 1845 з Англії виряджено до Арктики експедицію Джона Франкліна. Ця експедиція мала знайти морський шлях з Атлантичного океану до Тихого через західню частину Північного полярного моря. Експедиція Франкліна на двох кораблях у складі 129 чоловіка загинула в Арктиці. З 1848 р. почали розшукувати цю експедицію. У розшуках брало участь англійське військове судно „Геральд" під командою капітана Келлетта. У серпні 1849 р. Келлетт відкрив у Східньо-сибірському морі невеличкий острів. Цей острів Келлетт назвав „Геральдом" і урочисто приєднав його до англійських володінь. З цього острова в північно-західньому напрямі Келлетт бачив кілька островів та велику землю.

Ближче підійти до тієї землі Келлеттові заважав лід. Сам Келлетт не був цілком певний, що земля справді існує.

Перший потвердив існування землі американський китобій Лонґ. Року 1867 Лонґ побачив землю під меридіяном 180° і приблизно правильно визначив її розполіг. Землю цю Лонґ назвав „Землею Вранґеля", посилаючись на те, що Вранґель перший повідомив світ про її існування. Після цього ще чимало було плутанини з землею Вранґеля. Протягом п'ятнадцяти років до землі Вранґеля намагалося підійти кілька кораблів. Але жодному з них не пощастило цього зробити, бо крижані поля не підпускали їх до таємничої землі.

Лише 11 серпня 1881 р., після довгих зусиль, американець капітан Гупер на пароплаві „Корвін" пробився крізь кригу до землі Вранґеля. Гупер підняв над островом прапор Північно-Американських Сполучених Штатів і перейменував острів у „Нову Колюмбію".

Побоюючись, що кригами може затерти його пароплав, Гупер поспішив залишити острів без жодного дослідження.

Зато друге американське судно „Роджерс", під командою капітана Беррі, що теж 26 серпня 1881 року підійшло до острова Вранґеля,

ГПБ Ср. Аз

затрималось біля острова цілих дев'ятнадцять днів. Капітан Беррі розподілив своїх людей на три партії, що пішли в різних напрямах досліджувати острів. Беррі з'ясував географічне становище та розміри острова, його фавну та фльору. За його визначенням, довжина острова із сходу на захід не перебільшує 70 миль.[1] Ширина з півночі на південь в окремих місцях сягала 30—35 миль. Острів надзвичайно гористий, і найвища точка його шпилів Беррі сягає 2500 футів. З верхів'їв гір острова тече кілька річок. Рослинність на острові надзвичайно бідна. Там налічується не більше двадцяти північних рослин,— карликова березка, полинь, осока й інш. На острові було чимало білих ведмедів та північних лисиць (песців). Знайдено значну кількість посліду диких гусей. Біля острова траплялись моржі та тюлені. На березі знайдено кістяк кита, а в глибині острова—мамутові бияки.

Таємницю землі Вранґеля розкрито. Холодний, безлюдний, малоприступний острів, укритий мовчазними голими скелями, нікого не вабив до себе. І хоч Гупер підняв над ним прапор Сполучених Штатів, але всі держави мовчки визнали його приналежність до Росії. На всіх географічних мапах, в усіх енциклопедіях, різних довідниках острів Вранґеля визначено, як російський, що входить до складу Сибіру.

Лише за тридцять років після того, як Беррі вперше поверхово дослідив острів, саме 1911 року, до острова Вранґеля прибув російський криголам „Вайгач", щоб докладно дослідити береги острова та смугу моря, що його оточує. Тоді вперше складено докладну мапу острова, проведено маґнетні спостереження та деякі геологічні досліди. За кілька років „Вайгачеві" довелося ще раз взяти напрям на острів Вранґеля, але дійти до острова вдруге не пощастило.

Та про це пізніше.

Уряд Канади, що є англійська автономна колонія (домініон), бувши зацікавлений тими полярними просторами, що межують з територією Канади, вирядив 1913 року наукову

[1] Морська миля дорівнює протягові 1 хвилини по меридіянові, близько 1,77 версти, або близько 1,85 кілометра.

експедицію до Арктики під керуванням Стефенсона.

Весною того року Стефенсон на пароплаві „Карлук“ (старе китобійне судно) пройшов Берінґову протоку й рушив на схід уздовж північного берега Америки. Того року було дуже багато криги в цій частині Полярного моря (так зване море Бофора). З великими труднощами дійшов „Карлук“ наприкінці вересня до гирла річки Колвілл. Тут його так тісно оточила крига, що Стефенсон вирішив стати на зимівлю. Давши наказа готуватися до зимівлі, сам Стефенсон подався до берегів Аляски на полювання, маючи на меті заготувати запас свіжого м'яса.

Другого дня після того, як Стефенсон зійшов на берег, знявся шторм і зрушив крижані поля, а разом із ними й „Карлук“ на північний захід. Три з половиною місяці поволі, разом із кригами, дрейфував „Карлук“ за вітрами. Аж 10 січня 1914 року на 173°50 західньої довготи й приблизно 72° північної широти пароплав розтрощила крига.

Завдяки енерґії та досвідченості капітана „Карлук“ Бартлета, з судна вчасно встигли

вивантажити значний запас харчу, різних матеріялів та два намети з печами.

Пробувши деякий час на кризі, капітан Бартлет вирішив у супроводі команди з 13 чоловіка та 8 вчених дістатись острова Ґералда за 60 миль од місця катастрофи. Але йому не пощастило. Експедиція замість Ґералда ледве дійшла до острова Вранґеля. Підчас цієї подорожі кілька чоловіка загинуло. Загинули й лікар Мекей та океанограф Мюррей.

13 лютого 1914 року потерпілі були на острові Вранґеля.

За п'ять день капітан Бартлет у супроводі одного матроса рушив пішки кригою до Сибірського берега. Ця небезпечна подорож була щаслива. За три місяці Бартлет був в Алясці, а восени того таки року рятівнича експедиція зняла з острова дев'ять чи десять чоловіка, що залишилися живі. Перед тим їх намагався врятувати „Вайгач“. Протягом двадцяти день він пробивався крізь криги до Вранґеля. Зрештою за п'ятнадцять миль від острова, обламавши ґвинтові лопаті, примушений був повернути назад.

Стефенсон, що під час імперіялістичної війни (1914—1918 р.) досліджував Арктику, зрештою дійшов висновку, що острів Вранґеля матиме не абияке значіння, коли організувати повітряну авіо-лінію з Европи до Америки та Азії через Північне полярне море. Зокрема, на його думку, Англія мусила скористуватися із своїх прав на острів Вранґеля й побудувати там авіостанцію. Року 1921 з ініціятиви Стефенсона з Канади виряджено загін для окупації острова. Цей загін у складі трьох европейців та однієї ескімоски під керуванням двадцятилітнього юнака Аллана Крауфорда прибув до острова Вранґеля 1 вересня 1921 р. Загін Крауфорда мав харчів лише на 6 місяців. Крауфорд розраховував добути харчів полюванням, маючи надію, що влітку 1922 р. йому надішлють нові запаси. Але через ряд труднощів пароплав Стефенсона, що віз харчі на острів Вранґеля, запізнився й не зміг пробитись через кригу до острова. Тим часом Крауфорд з товарішами, сподіваючись на допомогу, не досить енерґійно полювали. Восени 1922 року, коли колоністи зрозуміли, що ніякий пароплав не зможе вже дістатися

острова, в них було зовсім мало харчів. Стало ясно, що їм загрожує голодна смерть. Тоді, піднявши англійського прапора над островом Вранґеля й склавши декларацію про „приєднання“ острова до Англії, Крауфорд із двома товаришами Геллем та Мауером вирішили, за прикладом капітана Бартлета, перейти з острова на Сибірський берег. На острові залишився хворий Найт та ескімоска - куховарка Ада Блекджек.

1923 року, зважаючи на цілковитий брак відомостей од колонії на о. Вранґеля, з Канади вирядили рятівничу експедицію під керуванням Нойса. Та до того часу вже остаточно вигнано інтервентів і білоґвардійців із Сибіру й Далекого Сходу, й відновлена зміцніла радянська влада вступила в права хазяїна. Перед тим, як Нойс мав одпливати, його повідомлено, що острів Вранґеля належить Радянській Росії, а тому експедиція мусить дістати спеціяльний дозвіл од представників радянської влади в Петропавловську. А в Номі (Аляска) Нойса повідомили, ніби там вважають, що о. Вранґеля належить Північним Американським Сполученим Штатам.

Нойс не зважив ні на радянські, ні на американські попередження й, захопивши групу ескімосів, щоб їх висадити на о. Вранґеля, рушив до острова. Восени 1923 року шхуна Нойса допливла до о. Вранґеля. На острові знайшли лише одну ескімоску, що вже протягом кількох місяців жила на острові самітньою полярною Робінзоншею, після того, як помер Найт. Про долю Крауфорда та його товаришів, що зважилися піти за прикладом сміливого Бартлета, немає жадних відомостей і досі. Можна бути певним, що ці троє людей загинули холодної, темної ночі-зими в одній із тих страшних ополонок, що трапляються в цій частині полярного моря.

Англійців не дуже вразила загибель першої колонії, і вони спокійнісінько висадили на острові чотирьох ескімосів із родинами на чолі з американцем Уельсом. Ця колонія мала своїм завданням полювати на острові. Та зважаючи на те, що острів цей радянський, ці мисливці були не що інше, як звичайні браконьєри-хижаки під 71° північної широти. Обґрунтовуючи свою авантуру, вони посилались на виступ прем'єр-міністра Канади

Мекензі-Кінга 1922 р. в канадському парляменті з заявою, що острів Вранґеля „належить Канаді". Там таки в Канаді й далі провадилась кампанія за остаточне закріплення острова за Англією. У зв'язку з цим Радянський уряд надіслав англійському меморандум з протестом проти захватницького приєднання острова до Англії. Англійський уряд відповів, що, не порушуючи питання про приналежність острова Вранґеля, він домагається того, аби радянський уряд не перешкоджав іще одній канадській партії висадитися на острові.

У зв'язку з цим влітку 1924 року з Владівостоку виряджено радянську експедицію на острів Вранґеля з наказом зняти з острова канадійських браконьєрів разом із англійским прапором і замінити його на радянський червоний.

Протягом місяця криголам „Красный Октябрь" підготували для експедиції на о. Вранґеля. За начальника експедиції призначено гідрографа-геодезіста В. Давідова. 20 липня 1924 року „Красный Октябрь" вирушив із Владівостоку.

ГПБ Уз

Щоб забезпечити „Красный Октябрь“ паливом, пароплав „Олег“ завіз до Петропавловську на Камчатці 300 тонн та в заточину „Провидения“ 700 тонн вугілля.

9 серпня „Красный Октябрь“ уже вийшов із заточини „Провидения“ в напрямку до Берінґової протоки, взявши з собою 500 тонн вугілля. Вугіллям були завантажені вугільні ями, паровичня, трюм, палуба. Найголовніше для щасливої плавби „Красного Октября“ було забезпечено.

10 Серпня криголам пройшов Берінґову протоку й вийшов у Полярне море. Спочатку невеликі тумани й вітри та криги сприяли плавбі „Красного Октября“. Але за два дні в 96 милях од Вранґеля з'явилася крига, що дедалі більше перешкоджала криголамові просуватися вперед. Лише 20 серпня пощастило підійти до Вранґеля. У гавані Роджерса криголам закинув кітву. Тут же висадились на берег і пильно оглянули околичній район. Одразу знайшли щоглу та ще деякі ознаки недавньої присутности тут людей. Щоглу зрубали й на обрубку прибили дошку з написом російською та англійською мовами

про час та мету експедиції на острів. Там таки поставили нову щоглу й підняли прапор СРСР.

Після цього „Красный Октябрь“ рушив на захід уздовж південного берега острова. Незабаром на березі помітили якісь будівлі. Це були землянки, вкриті водоростями та парусиною. Серед них видно було розвішені для сушіння шкіри білих ведмедів. Шлюпка, що припливла до берега, людей у цьому місці не знайшла. Але, коли шлюпка вже повертала до криголама, з нього помітили другу шлюпку, що відпливла од берега. Ця невідома шлюпка йшла прямо на криголам. У шлюпці можна було розпізнати одного европейця та чотирьох ескімосів. Вони поволі наближалися до „Красного Октября“. Коли шлюпка наблизилась до криголаму й з неї можна вже було побачити на кормі радянский прапор, люди, що сиділи в шлюпці, відразу повернули назад. Вони зрозуміли, що зустрілися з хазяїном острова, кого вони найменше хотіли б зустріти Наказ із „Красного Октября“ підійти до борту примусив їх ізнову гребти до корабля.

Ескімоси були надзвичайно перелякані, і, як казали самовидці. тремтіли від страху, коли їх підняли на палубу. Це й були колоністи, що їх залишив на острові Нойс. Всього їх було чотирнадцять душ.

Колоністів-браконьєрів повідомили, що їх вважають за хижаків, їхнє промислове майно конфіскують, а їх самих заберуть з острова. Протягом двох ближчих днів на острові провели ряд астрономічних, маґнетних та гідрографічних спостережень, і 23 серпня „Красный Октябрь“ рушив назад. На той час з 560 тонн вугілля на криголамі залишилося 275 тонн. Це було мало: коли б зустрілась на дорозі крига, то вугілля могло не вистачити.

Власне так воно й вийшло. За п'ять днів „Красный Октябрь“ пробився до Сибірського берега недалеко миса Якона й, оточений кригою, мусив зупинитися в вузькій смузі чистої води біля самого берега.

Безперервні північно-західні вітри наганяли кригу й примушували думати про зимівлю. 25 Вересня припинили останню пару, розібрали деякі машини й остаточно вирішили зимувати в кризі. Але 26 вересня змінився вітер,

і крига рушила на північний схід. Начальник експедиції вирішив спробувати вийти з полярного моря. Спішно зібрали машини, налили казани морською водою, рештками запасів вугілля розвели пару й рушили через кригу на північній схід.

Ранком 27 вересня підняли кітву, а з полудня того самого дня в морі знявся шторм. Протягом трьох діб кидало на всі боки „Красный Октябрь“. Розмах шторму перебільшував 45°. Уже 28 вересня на паливо почали рубати дошки, стовпи, до вугілля домішували машинну олію й різне сміття. Увечері 30 вересня на судні залишилося лише 14 тонн вугілля. Спалили мало не всі линви, більшу частину машинної олії, фарби, все дерево з моторного катера. Протягом трьох діб крига кидала у всі боки біля Берінґової протоки. Становище було катастрофічне.

3-го жовтня „Красный Октябрь“ опинився на вільній воді, оселі Уеллен, що на північному березі миса Дєжньова. Тут довелося порубати шхуну якогось північного браконьєра, що залишилася там після конфіскації

1923 року. Окрім того, закупили в чукчів увесь їхній запас сухих водоростів і на цьому паливі з великими труднощами пішли через Берінґову протоку. На тому боці м. Дєжньова біля Дєжньовського поста знайшли невеличку купку вугілля, що її за великої економії могло вистачити до заточини „Провидения", де були значні запаси палива.

Удосвіта 6 жовтня „Красный Октябрь" входив у заточину „Провидения". На кораблі було 21 пуд вугілля, тобто стільки, що його могло вистачити ще на 25 хвилин ходу. А солодкої води не було зовсім.

Тут уже можна було день-другий відпочити й знову поспішати до Петропавловську на Камчатці. За п'ять день були в Петропавловську, а 29 Жовтня „Красный Октябрь" закинув кітву у Владівостоці в заточині „Золотий Ріг".

„Красный Октябрь" виконав своє завдання. З острова Вранґеля зняли групу канадійських браконьєрів, англо - американському інтервентському нахабству дали відсіч і над радянським островом підняли червоний прапор.

Того таки 1924 року американець-полярник, капітан Лен, на шхуні „Герман" за кілька день раніше від „Красного Октября" вийшов із миса Номе на Алясці теж із метою дійти до острова Вранґеля, зняти відтіля канадійську колонію й підняти над островом прапор Сполучених Штатів.

Хоча „Герман" вийшов раніше від „Красного Октября", але йому не пощастило дійти до Вранґеля. Лен, правда пробився через кригу до острова Геральда, де й підняв зоряного американського прапора для того, щоб незабаром його теж змінив червоний прапор СРСР.

У серпні 1924 року представник англійського міністерства закордонних справ Понсонбі офіціяльно від імени англійського уряду заявив, що Англія жадних претенсій на о. Вранґеля не має.

Після того, як повернувся „Красный Октябрь" із експедиції на острів Вранґеля, у Владівостоці виникла думка про організацію радянської колонії на острові, що дала б змогу використовувати природні, головно, мисливські багатства острова та створила б

ґрунт для організації метеорологічної та радіо-станцій, так потрібних для мореплавства в цьому районі Північного полярного моря. Здійснити цю думку вдалося лише 1926 року. Цього року пароплав „Ставрополь“ висадив на острові Радянську колонію в складі одинадцяти родин чукчів та ескімосів. Окрім них, на острові залишились начальник колонії, уповноважений Далькрайвиконкому Ушаков із жінкою, лікар із жінкою та троє мисливців. Всього росіян у колонії було дев'ять. Колонії залишили різних запасів на три роки. Колоністи мали полювати, організувати розплідник білих песців (полярних лисиць) та досліджувати острів. Радіостанції тоді на острові не було, і, коли „Ставрополь“ зник з обрію о. Вранґеля, колоністи залишилися самітні в товаристві білих ведмедів та білих лисиць, одрізані від усього світу на дикому, суворому острові, куди пробитися пароплавом важко, а в деякі роки й зовсім неможливо, де полярна ніч тягнеться цілими місяцями, а температура спадає до 70° нижче від нуля за Цельсієм.

За рік гідроплян, що був на шхуні

„Колима“, яка йшла з Владівостоку до Нижнеколимську, завітав на о. Вранґеля до колоністів. Уперше загув пропелер самольота над островом. Радісно зустріли колоністи цього несподіваного гостя, що приніс їм новини за цілий рік і забрав їхні листи з враженням першого року перебування на острові та з проханнями. Почували вони себе добре: ніхто, з винятком лікаря, не висловлював бажання залишити острів.

Незабаром гідроплян знявся над островом, повертаючись на „Колиму“ з першими відомостями про колонію та листами колоністів. З листа лікаря, між іншим, довідуємось про температуру о. Вранґеля за 1926—27 р.: найвища була 19° і найнижча — 64°.

Узимку протягом двох місяців цілу добу доводиться користуватися лихтарем. Снігові бурі заносять хати й землянки снігом на кілька метрів.

Новий запас харчів, одягу та зброї на о. Вранґеля передбачалося завезти 1928 року. Удруге до о. Вранґеля відрядили „Ставрополь“. Одвізши запаси на острів, він мусив забрати там вантаж мисливської здобичі остро-

витян та тих колоністів, що не захотять більше залишатися на острові.

1928 рік в Арктиці позначився великим нагромадженням криги. Того року біля сибірського берега затрималось на зимівлю кілька радянських та чужоземних пароплавів і шхун. Міцні крижані поля зупинили „Ставрополь“ за шістдесят кілометрів од острова. Після довгих даремних спроб пробитися на північ до Вранґеля, капітан Міловзоров, побоюючись, що його захопить арктична зима, мусив ні з чим повернутися до Владівостоку. Колоністи о. Вранґеля так і не діждались довгожданого пароплаву.

За розпорядженням уряду, 1929 року обов'язково мав відбутися рейс на о. Вранґеля. Після довгих суперечок про те, який пароплав чи криголам надіслати до Вранґеля, вирішили, що до о. Вранґеля піде накрижник „Літке“, що перед тим уже років чотири під ряд провадив криголамні кампанії в Чорному морі. Окрім „Ф. Літке“, на вранґелівський рейс претендував „Ставрополь“ та криголам „Сєдов“. Після довгого листування та роботи кількох спеціяльних

комісій, право на рейс залишилося за „Ф. Літке“.

„Літке“ треба було перекинути з Чорного моря до Владівостоку, звідти він мав вийти на острів Вранґеля в перших числах липня, взявши з собою нових колоністів, радіо-станцію, трирічний запас для колонії та майже дворічний (на всякий випадок) — для екіпажу.

Під час переходу накрижника з Чорного моря до Японського, Центральна Управа морського транспорту запропонувала українським газетам надіслати до „Літке“ чотирьох журналістів.

Замість чотирьох поїхало лише двоє: О. Мар'ямов та я.

Оце були всі відомості про о. Вранґеля та про готування нової експедиції на нього, що я міг зібрати їх перед виходом „Ф. Літке“ з Владівостоку по статтях, брошурах, уривках з книжок, присвячених Арктиці, та розмов із полярниками нашого Далекого Сходу.

II. КОРАБЕЛЬ ЧОТИРЬОХ НАЗОВ

„Граф Ґрей“ на англійській службі. — Від цивільної „Канади“ до збройного „Інтернаціоналу“. — Під ім'ям славнозвісного дослідника. — Кают-компанія і мурні. — Вовки і вовченята. — Моряки з перами, мікроскопами та фотоапаратами.

Запивши бокалом дешевого лівадійського вина раґу з портсаїдської баранини, другий помічник капітана, Юрко Йванович, зібрався відпочивати після чотиригодинної ранішньої вахти.

Але це не так легко було зробити. В каюті температура була понад 30°. Одчинений ілюмінатор і електричний вентилятор не допомагали. Повітря, розпечене вертикальним промінням південного тропічного сонця, не виправдувало відчиненого ілюмінатора. Юрко Йванович, увесь спітнілий, в одних трусах, згубивши, як і всі, надію знайти схованку

від цієї спеки, розіклав на своєму столі для писання папку з паперами й, безнадійним голосом поскаржившись на спеку, подав мені папку.

Ті документи були свідоцтво про народження, паспорта, й мореплавна книжка нашого „Ф. Літке“.

За допомогою Юрка Йвановича, з тих документів можна було розібрати, що — 4 вересня 1909 року суднобудівний завод „Віккерс та Максім“ спустили на воду судно, збудоване із сталі та заліза, „Граф Ґрей“. Судно було збудоване з таким розрахунком, щоб воно могло бути накрижником, а не криголамом, і пасажирським пароплавом. Реґістровий тоннаж „Графа Ґрея“ становив 2216 тонн. Чистого вантажу він міг узяти 375 тонн. Завдовжки нове судно було 274 фути, завширшки 48 і завглибшки 27,5 футів. Вага судна була щось із 5.000 тонн.

З двома могутніми машинами на 7.200 індикаторних сил „Граф Ґрей“ під командою капітана Брауна ввійшов до складу суден особливого призначення, що належали канадійському урядові.

Взимку, колі міцний крижаний шар укривав морські узбережжя Канади, „Граф Ґрей“ проводив через кригу пароплави та перевозив пошту й пасажирів між південними портами домініону.

Із своїми могутніми машинами під шістьма казанами, з міцною панцерною пикою, щоб різати кригу, з швидкістю до 18,5 миль на годину, „Графові Ґрею“ не раз доводилось виконувати важливі доручення в часи холодних канадійських зим. А влітку „Граф Ґрей“ міг бути чудово встаткованою яхтою для морських прогулянок.

Та минуло якихось п'ять років, і „Граф Ґрей“ перейшов до рук нового господаря.

Війна 1914 року відрізала російські порти Чорного та Балтицького морів од океанів. Розташований за десять тисяч кілометрів од европейської частини, Владівосток не міг заступати Одеси та Петербурґу. Залізниця до Мурману ще не була закінчена. Залишався лише Архангельськ, та останній, як відомо, щороку на довгий час укриває крига. Щоб хоч частково вийти з такого становища, Росія потребує величезної кількости криголамів.

За кордоном у Англії замовляється кілька нових криголамів. Там будують теперішні „Макаров“, „Красін“, „Малигін“, Добриня Нікітіч“, нумерні №№ 1—6 та інші криголами.

Але, поки їх будували, російський уряд пошукував уже готових криголамів, щоб придбати їх негайно за готівку.

1915 р. „Граф Ґрей“ прибув до Архангельського порту, де, перейменувавшись на „Канаду“, працював під час імперіялістичної та громадянської війни, роблячи рейси між Білим морем та Ню-Кестльо, Лондоном, Ліверпулем.

Коли Архангельськ, а разом із ним і накрижник „Канада“ дістались червоним, „Канаду“ перейменовано на „III-й Інтернаціонал“ і оззброєно 6 гарматами. Недовго накрижник лишався оззброєний. Не довелося йому брати участи в військових баталіях. Лише раз стріляв він із своїх гармат тоді, коли вивели його на спробу в море. Наш старший матрос, естонець Лапін-найстарший, разом із боцманом (теж естонець), службовець накрижника, оповідає, що, коли дали випал із усіх шести гармат, — всі двері й вікна на судні

повилітали, а люди попадали додолу. Після того вже більше не стріляли. Вчетверте міняють ім'я накрижника. Тепер він дістає ім'я славнозвісного вченого географа й полярного дослідника „Ф. Літке“ [1], що свого часу перший склав мапу Нової Землі.

1923 року накрижник перекинуто до Ленінґраду, а звідти після генерального ремонту він у Серпні 1925 р. прибув до Одеси для роботи в Чорному морі. Три зими „Літке“ працював у кригах Чорного та Азовського морів у районах Одеси, Миколаєва, Керчі, Маріюполя, проводячи через криги вантажні та пасажирські пароплави. Останньої зими року 1928—29 йому довелося попрацювати дуже багато, й завдяки йому чимало пароплавів урятовано від аварії в замерзлому морі. Ця надзвичайно холодна зима затяглася довго, й лише наприкінці березня Чорне море звільнилось од криги.

З квітня „Літке“ почали ремонтувати на Севастопольському морзаводі. До 15 квітня

[1] Між іншим, в газетах довгий час неправильно писалось ім'я накрижника „Лідтке“ замість „Літке“, як справді він зветься.

треба було закінчити ремонт накрижника. Був такий наказ уряду. Проте, через „повільні темпи“ різних комісій, замість того, щоб до 15 квітня закінчити ремонт і вийти в море, наш накрижник залишив Севастополь 21 квітня, ледве полатавшись для переходу в 10 тисяч миль до Владівостоку. Остаточно його мали відремонтувати у Владівостоці.

— Коли так збиратимемось і далі, то зимівля в кригах біля Вранґеля забезпечена,— говорив один із наших товаришів.

Справді, у листопаді в Москві начальник Цумору Сергєєв запевняв мене, що найпізніше наприкінці грудня я відпливу на „Літке“ від берегів Одеси. У грудні дістав листа од того самого Цумора, що вихід „Літке“ передбачається наприкінці січня, або початку лютого. Минув січень. Дістаю повідомлення бути готовим на початок березня. І так, кінець-кінцем замість грудня він рушає майже в травні.

Але перших таки днів нашого рейсу з'явилася надія, що нам пощастить залишити Владівосток не лише вчасно, а, можливо, ще

й раніш. Цю надію подавали нам швидкий хід „Літке“ південними морями та запевнення наших владівостокчан. Владівостокчани, тобто капітан Дублицький, старший механік Гейн та старший помічник капітана Стєхов запевняли, що „Літке“ потребує значно меншого ремонту, ніж те передбачалось у Севастополі, й що Владівостоцький морзавод зробить його протягом двох тижнів.

— Першого липня вийдемо на о. Вранґеля, — говорив Йосип Антонович Гейн, німець, що забув німецьку мову й тепер українською говорить краще, ніж німецькою.

Далекосхіднього українізованого німця підтримував Володимир Михайлович Стєхов— моряк із двадцятип'ятирічним стажем, що вже не раз бував за Берінґовою протокою.

— Я запевняю, що 23 Вересня повернемось із Вранґеля до Владівостоку, — говорив він нам.

Вранґель часто стає темою наших розмов. Але це ще так далеко й така невелика певність кожного, що йому пощастить попасти в рейс Владівосток-Вранґель, що розмови ці мають під собою мало реальний ґрунт.

Із Севастополя до Владівостоку на „Літке“ йдуть дев'яносто чоловіка. З них вісім пасажирів, а решта — команда: капітан, три помічники, чотири механіки, лікар, радист, боцман, керманич, учень, дев'ять матросів, дванадцять машиністів, сорок паровичників, електрик, чотири коки (корабельні кухарі), буфетник і двоє буфетних службовців. Ось і весь перелік нашої команди.

Коли ранком вахтовий матрос одіб'є чотири скляниці, ми поспішаємо до кают-компанії. На столі, застеленому білою скатертиною, вже готовий сніданок і чай. Блищать нікельовані таці, чайники, ковники, цукерниці. По коробці консервів на двох і чаю досхочу на кожного — от і весь наш сніданок. До сніданку можна трохи запізнитися. Не те з обідом. Після трьох скляниць, що означають в перекладі на мову суходолу — одинадцять годин, дзвінок буфетника скликає до обіду. Запізнюватися можна лише вахтовим, що змінюються о дванадцятій годині. З інших коли б хто насмілився запізнитися, ризикує залишитися без обіду.

У кают-компанії головує наш капітан

Костянтин Олександрович Дублицький. Старий морський вовк налічує близько тридцяти років морського стажу, й це вже п'ятий раз веде судно за полярне коло.

Під час обіду точаться безперервні розмови. Майже щоразу центром уваги кают-компанії бувають дискусії двох „вовків", що своїм виглядом, ані трохи не нагадують вищезгаданої породи тваринного світу,—третього помічника Олександра Олександровича й третього механіка Пилипа Йвановича. Пилип Іванович родом із Києва, але довгий час живе вже в Херсоні, за що Олександер Олександрович зве його „охерсонившимся". Олександер Олександрович розповідає про всякі події в його житті за тридцятичотирирічної плавби по Чорному морю. Пилип Іванович років на три старший від Олександра Олександровича, старий приятель, заїдаючи другу порцію супу третьою, з таким гумором запевнює, що „Саша травить"[1], що вся кают-компанія заходиться від реготу.

[1] Травити—розпускати линву. На морському жарґон те саме, що брехати. Має також інші значіння, напр.— блювати, хоріючи на морську хоробу.

Але часами починає „травити" й Пилип Іванович, і тоді за нього береться Олександер Олександрович.

Моряки люблять „травить", і тут уславлені мисливці залишаються далеко позаду. У мурні ви зможете почути цілком неймовірні історії, де, справді, неймовірна дійсність переплітається з не менш неймовірною брехнею. Кают-компанії не відстають від мурень.

Окрім оповідань Олександра Олександровича й реплік на них Пилипа Йвановича, чимало часу забирають дискусії владівостокчан з чорноморцями про те, де кращі моряки, де краще працювати, й ціла низка всяких переваг Владівостоку над Одесою та Севастополем, чи навпаки — останніх над Владівостоком.

Стєхов і Гейн запевняли, що чорноморські паровичники й в підметки не годяться владівостоцьким, а четвертий механік Іванов, молодий, рішучий хлопець, гаряче боронив чорноморців та балтійців.

Невтральний залишався тільки наш лікар Шатров, що лише років два тому став за моряка, попливши на вітрильнику „Товарищ" із Архангельска до Буенос-Айресу. Подорож

вітрильника тривала понад півтора роки, й Шатрову так сподобалося морське життя, що він, людина вже літня, не зважаючи ні на які труднощі, охоче погодився йти на о. Вранґеля,

Покищо лікареві роботи мало. Хорих майже немає, з винятком двох-трьох застуджених. У інших час від часу трапляються лише невеликі пошкодження: той розбив ногу, другому притиснуло пальця, третій попікся, в четвертого розболівся зуб. Але всі ці дрібниці забирають надзвичайно мало часу, й тому лікар дістав додаткову навантагу. Він разом із радистом правлять за господиню в кают-кампанії. Радист теж роботи майже не має. Востаннє в Червоному морі зв'язавшись своєю двокіловаткою з Миколаївською радіостанцією за півтори тисячі миль, і одіславши цілий пакунок радіограм по сім копійок радянською валютою за слово, він спочиває. Тепер зв'язок тримаємо через закордонні радіостанції. Лише раз на добу звіряє радіом хронометр та коли-не-коли надсилає або приймає службову телеграму. Приватних телеграм більше ніхто не посилає. Закордонним радіо-

станціям треба платити дорого та до того й чужоземною валютою.

За столом радиста (прозваного Марконі) та лікаря ніхто інакше не зве, як „люба господиня". На їхньому обов'язку стежити, щоб вчасно й в достатній кількості було подане, прибране й зроблене все, що стосується харчування. З вином наша господиня має найбільше клопоту. За колективним договором команді пароплаву під тропіками, коли температура повітря понад 20°, видається по півпляшки вина на людину. Ми почали вино ще до тропіків. Кисленькі лівадійські вина спочатку всім припали до смаку, й тому, що видавали по пляшці на двох, траплялось, що хтось один випивав усю пляшку, залишивши для другого дві чайні ложки. До вина ставилися уважно, до пляшок — ні. Пляшки перемішували. Траплялось, забували пляшки в кают-компанії, і коли, під час хитавиці пароплав давав крен 15 — 20 градусів, пляшки летіли на підлогу, бились, і вино розливалося. У таких випадках господиня лаялась і обіцяла зняти з себе свої обов'язки. Але за якихось півтора тижні вино набридло,

і його лише підмішували до чаю або мішали з водою для питва. Дехто почав складати вино до фондів „недоторканого запасу“, щоб було на випадок зимівлі біля Вранґеля.

Після обіду хороше забиратись кудись у затінок і задати хропака, поки неймовірно гаряче тропічне сонце, перейшовши з півдня на північ, поверне на захід.

Ще був чай за дві години по обіді, але його швидко зліквідували, бо ніхто не хотів пити.

Перемучившись до п'ятої години й відбувши вечерю, втішені вечірньою прохолодою люди розходяться хто куди. А я простую на бак до матроської мурні, щоб звідти милуватися заходом сонця в Індійському океані, імпресіоністичними мазками на рожево-синюватих пасмах водяної пустелі, невисокими, але могутніми хвилями, що їх з півдня наганяє мусон, і слухати, як „травлять“ у мурні.

З боцманом у нас десять чоловіка матросів. Семеро містяться в мурні. Це все — вовки й вовченята.

Забув попередити: „вовком“ у нас зветься кожний моряк, що плещеться в солоній воді

щонайменше чверть століття. Троє чи четверо наших матросів, безперечно, мають право на цю почесну назву.

Наймолодший у мурні — Митя Золкін, матрос-комуніст із воєнморів, налічує стажу сім років, що за них встиг потеліпатись у Балтиці, у водах Далекого Сходу й сполоснутись найсолонішою чорноморською водичкою.

Митя — санґвінік. Він рідко сидить мовчки. Любить дискусувати, нікому не попустить, рішуче береться до діла, не завжди виконує його й ніколи не згоджується визнати себе за переможеного.

Ось він починає дискусувати з боцманом. Цей високий сухорлявий латиш, що на своєму віку більше бачив моря, ніж суходолу, заявив, що Митя не так, як слід, в'яже подвійний бесідочний ґудзь.

— Хто, я?

— Ти! — сміється боцман.

Митя починає палко доводити, що боцман хоч і плаває вчетверо більше від нього, але в ґудзях розуміє принаймні втричі менш його — Миті. На доказ своєї правоти починає поси-

латися на ряд авторитетних „морських практик“, що боцман про них, правда, чув, але ніколи не читав, бо взагалі нічого, окрім вивісок, не читає.

Боцман знизує плечима, і Миті, звісно, не вірить. Він знає, що ще 1912 року, коли Митя без штанів бігав, він тоді вже матросом „першої кляси“ [1] проходив цим самим шляхом через Індійський океан з Одеси до Владівостоку, а звідти до Австралії. Років двадцять тому наш боцман ходив на вітрильниках з Европи до Америки, він був в усіх російських і багатьох чужоземних портах і разом із Лапіним — найстарший службовець на „Літке“.

Лапін теж латиш. Це найпоказніша постать серед палубної команди. Коли його могутня постать з'являється з кишкою в руках на спардеку — ви зачаровуєтесь ним. Широкі груди вкриті просоленою й запаленою шкірою, й на кожному дюймі з-під неї виступають м'язи. Напів-голий, з білим матроським

[1] „Матрос 1 статьи“ — за старої царської табелі „нижних чинов“ — дорівнювався унтер-офіцерові суходільного війська.

покрівцем на голові, він посміхається чудовою м'якою посмішкою, що розпливається на широкому обличчі. На вигляд йому можна дати років п'ятдесят, хоча сивина в його вусах лише ледве пробивається. Тільки на малюнках можна зустріти таку типову піратську постать і тільки в книжках таку спокійну, лагідну, прекрасну людину, як наш тесля й старий матрос „Петрович“. Лапіна величають Петровичем, і всі ставляться до нього з величезною повагою. Він старий морський бурлака, не має ні своєї домівки, ні родини. Він понад трицять років на морі й зовсім не зв'язаний із суходолом.

Але цей бурлака з піратським виглядом чи не найвитриманіший моряк на нашому судні. Від нього так рідко можна почути лайку, що нам хочеться вірити, ніби Петрович зовсім не лається. Ніколи, ніде він не свариться й дуже рідко гнівається.

Ось він спокійно схилився над бортом і милується морем, перекидаючись коротенькими німецькими фразами з Корчаком. Корчак — він же спрощено „Колчак“ — маленький сухорлявий матрос родом із Мошни біля

Черкас, куди й збирається повернутися після рейсу на о. Вранґеля, якщо комісія відбере для рейсу. Корчак трішки знає німецьку мову, — вивчив у німецькому полоні. Петрович учив німецькі фрази, вештаючись по німецьких портах. Тепер вони практикуються по-німецькому, сподіваючись використати свої знання в тих небагатьох англійських, голяндських та японських колоніяльних портах, де, можливо, (ми сподіваємось) нас пустять на берег.

Митя знову дискусує. Наш стерновий Сеня, що плаває вже двадцять четвертий рік, скептично висловився на адресу сучасної постави навчання морського молодняка. Він згадує, як його вчили.

— Хлопчиськом був... Попав до грека на шхуну. Потім перейшов на руську. Били, але й вчили. Всі переп'ються, а ти сам мусиш все робити — і за стерном слідкувати, й за вітрилами. А пошле на щоглу до вітрил та як почнеш принайтовувати, так і пальці до крови облазять. Так зате ж моряки виходили!

Митя не стерпів. Він розсипається цілим каскадом рішучих заперечень проти старих

метод морської науки та іронічними посмішками на адресу старих п'яних шкіперів.

Сєня сидить на койці, обмотавши голову якоюсь подертою хустиною й бавиться з двома маленькими макаками, улюбленцями всієї команди, що їх куплено в чорномазого берберійця в Адені.

— Ах, пройдисвиту ж ти мій, — ловить він маленького Яшку й водночас відповідає Миті: — А тепер лише „сачкувати“ [1] вміють.

Але Митя рішуче відкидає всі необґрунтовані арґументи Сєні, нагадуючи про те, як нещодавно Сєня заявив, що ніколи не повернеться на вітрильника, й що він не знає професії гіршої, ніж професія моряка. З першого й другого виходить, що Сєня з природи не моряк, і що із своєї морської науки нічого, окрім огиди до своєї професії, він не виніс.

Юрко Йванович, що проходив на ют, зазирнув чогось до мурні саме під час дискусії.

— Так, так його, Митя. Хоч ти сам, здається, не від того, щоб посачкувати, —

[1] Те саме, що „ледаря корчить“.

пожартував він, і тут таки розповів кілька епізодів із свого юнацтва, коли дванадцятилітнім хлопчиком попав на промислову поморську шхуну в Білому морі, де його вчив жорстокий п'яниця Митька Косой.

Сєня спльовує й ще раз запевняє, що тепер треба вчити так само, як і перше, й загалом морська професія — собача професія, і він з охотою давно б її покинув, але не може знайти підходящої роботи на суходолі.

— Я теж уже не раз хотів покинути й піти на завод, — встряв у розмову другий стерновий Антін, — але не можу. Втігся, й ніяк моря не покину. І на заводі таки міг би влаштуватись. Море не пускає.

Мовчки сидить водолаз. Це матрос Чумак. Він мій земляк із Поділля. Його зріст — два метри п'ятнадцять сантиметрів, вага — щось пудів шість. У морі з 1908 року. Був за водолаза, потім за матроса на „Пантелеймоні", що під час війни ганяв у Чорному морі за леґендарним „Гебеном" і громив Анатолійські береги. Не раз зазирав смерті ввічі, коли „Пантелеймон" оточували ворожі підводні човни, або коли з наказу начальства спускався на п'ятнадцять-двадцять метрів у глибину моря. Цей самий Чумак розшукав між підводними скелями Балаклави рештки „Чорного Принца" й знайшов серед заржавілих старовинних ядер та рушниць золоту англійську монету.

Ох, Чумак, Чумак! Це він своєю знахідкою підживив леґенду про мільйони „Чорного Принца". Ця леґенда дорого коштувала багатьом шукачам легкої здобичі на дні морському. Самі лише японці витратили чимало тисяч на розшуки золота, а його, як з'ясувалося, дякуючи різним архіварам, ще за тиждень чи за два до своєї загибелі „Чорний Принц" вивантажив у Стамбулі.

Тепер Чумак їде на о. Вранґеля. Але всеж, не зважаючи на свою величезну силу, здоровенні легені, серце й міцні нерви, на запитання, чи піде в Полярне море, відповідає:

— Якщо комісія пропустить.

Ця комісія тяжить над нами, й ніхто, окрім капітана, старшого механіка, старшого помічника й лікаря, не певні, що підуть на

цей зачарований острів. Більшість паровичників зовсім не збирається на о. Вранґеля, й це найнеґативніше позначається на роботі команди. Люди лічать останні дні свого перебування на борті „Літке“ й до своєї роботи ставлятся досить байдуже. Відси цілий ряд різних неприємностей. Але про наші дрібні особисті неприємності, поки вони не позначаються на остаточній меті рейсу, краще не будемо згадувати.

А поки треба згадати про моряків із самописними перами, бльокнотами, мікроскопами, фото й кіно-апаратами, що їх аж восьмеро на борту „Літке“. Це, насамперед, п'ятеро практикантів, один електроосвітлювач прожектора та двоє машинних учнів. Кожний із них має морську книжку, стаж кожного обчислюється з моменту виходу „Літке“ з Севастополя, й з них лише двоє останніх сумлінно працюють на судні, правда, не за машинних учнів, а за палубних матросів. Решта „сачкують“. Морочаться з фото-апаратами. Одні оззброєні дзеркалами „Ментор“, інші „Кодаками“, а електроосвітлювач—справжнім ЖК-дебрі“.

Окрім фотографування, один із практикантів завжди порається біля мікроскопу, двоє безперервно вимірюють температуру повітря та води й переносять із нижнього містка на півбак, з полубака на спардек, із спардека на корму, з корми знову на півбак якісь оригінальні, червоні дерев'яні й блискучі білі нікльовані інструменти. Двоє практикантів і машинні учні, окрім фото-апаратів, олівців, ручок і бльокнотів жодними речами не цікавляться. Ця таємнича частина екіпажу чимало дивує колоніяльних поліцаїв та урядовців англійських портів, коли вони випадково помітять когось із цієї групи. Усі вони стирчать в кают-компанії, не зважаючи на те, що машинним учням за їхнім ранґом, хоча б вони стали за палубних матросів, бути за адміністраторів ніяк не личить.

Ця найжвавіша, найініціятивніша трупа охоплена надзвичайною цікавістю й одночасно найнеписьменніша щодо морської плавби.

Отже, розкриємо інкоґніто цих підозрілих моряків.

Багров—практикант. Він і біолог, спів-

ГПБ Уз.

робітник морського плавучого інституту, працював на плавучій базі інституту — судні „Персей“, що плаває в Білому, Карському та Баренцовому морях. Робить спостереження над планктоном Червоного моря, Індійського та Тихого океанів по шляху „Літке“.

Самійленко — практикант. Теж співробітник морського плавучого інституту. Гідрофізик. Три роки плавав на „Персею“; досліджує температуру води, випарювання її під тропічним сонцем, уплив вітрів і сонячного проміння на людське тіло й багато іншого, що стосується гідрофізики.

Олевінський — практикант, співробітник того самого інституту — метеоролог, що окрім метеорології ввесь вільний час витрачає на фотографію, гасаючи по всьому судні зі своїм „Ментором“.

Радзіховський — електроосвітлювач. Він і колишній молотобоєць, потім червоноармієць, потім начальник окружної міліції у Зінов'ївському, а тепер молодий кіно-оператор ВУФКУ. Останньої криголамної кампанії він плавав на „Літке“ й зробив короткометражний фільм.

Тепер у Радзіховського сила-силенна завдань.

Зафіксувати шлях „Літке“ від Одеси до Владівостоку. — Владівосток, Зелений Клин і рейс Владівосток—Вранґель.

Він засмалився під тропічним сонцем, обріс бородою, став схожий на дикуна й стежить чи не пильніше, ніж вахтові, за кожним пароплавом та островком, що з'являються на обрії, та практикується в фотографуванні поліцаїв так, щоб вони того не помітили.

Мленіч і Корольков — практиканти. Перший—співробітник „Вечерней Москвы“, а другий—„Комсомольской Правды“.

Мар'янов і я — машинні учні. Обидва українські журналісти. Обидва ретельно вистоюємо всі вахти, виконуємо обов'язки палубних матросів, слідкуємо за швидкоміром, б'ємо скляниці, цуркуємо палуби, фарбуємо вентилятори, стоїмо на штурвалі й цим зміцнюємо базу під сподіванкою йти на Вранґеля, як звичайні матроси „Літке“.

Це не хвастощі. І скромність, і самокритика враховані й на своєму місці.

Журналістсько-наукова колеґія на судні ввійшла до складу команди й принесла з собою жваве, підвищено-інтесивне культурне життя. Допомагає культкомісії, книгозбірні, стінгазеті, аґітпропові, осередкові. Під час авралів, що в нас обмежуються здійманням таші та вивантаженням вугілля, з охотою допомагають команді.

Ми ще не знаємо напевно, хто з нас піде на Вранґеля, хоча кожен сподівається взяти участь у полярному рейсі. А поки перед нами шляхи в десять тисяч морських миль од Севастополя до Владівостоку.

III. У МОРІ

Останній вогник Севастополя. — Ранок. — Мертва брижа.—Перші фото-невдачі.—На порозі Туреччини.—Свято в Золотому Розі.—Принциповий англієць.—Ярмарок на човнах.—День у Стамбулі.—На Перу.—Болгарський „революціонер“. —„Иллюстрированная Россия“.— Таємничий будинок.— Тратимо валюту.—Підняли кітву.—Починаю морську кар'єру.— Архіпелаг.—Швидкомір і скляниці.—Літо.

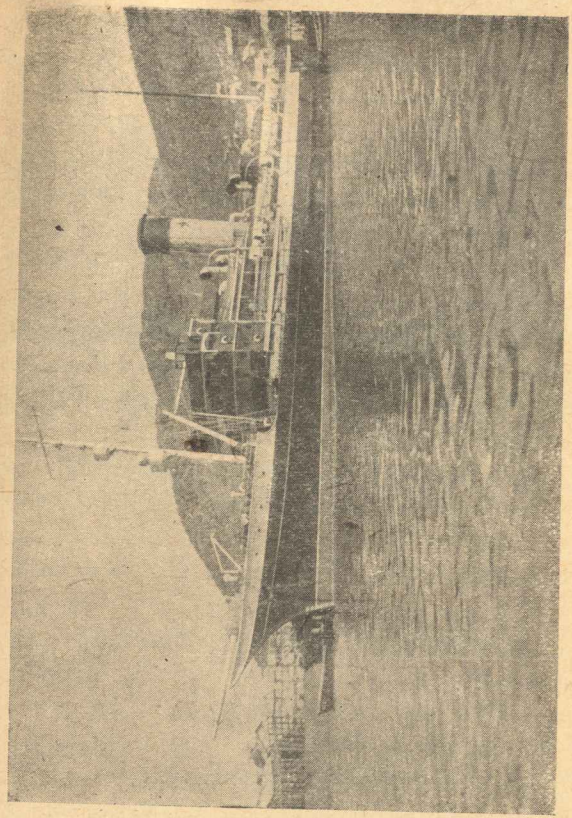
Ще вранці „Літке“ вийшов у море на девіяцію. Старий девіятор Севастопольского порту має докладно вивірити обидва компаси судна: головний та шляховий, визначити поправку для обох, і лише тоді накрижник може рушити в далеку дорогу.

Протягом дня з Приморського бульвару червонофльотці, моряки радторгфльоти й невеличка кількість суходільних мешканців та мешканок Севастополя спостерігали, як

пароплав, випускаючи густе пасмо чорного диму, вештався на обрії то зовсім зникаючи, то знову наближаючись до заточини, то поспішаючи на Евпаторію, то поволі, наче з неохотою, простуючи до Ялти, то кружляв на місці, чергуючи передній хід із заднім, міняв напрями, наче дражнився з містом, то немов вагався, чи завернути до заточини чи ні.

Його чекали на другу годину дня, потім на четверту, далі на п'яту й зрештою перестали чекати. Він повернувся о шостій. Пів на сьому девіятор скінчив обчислювати помилки обох компасів і передав капітанові відповідну табличку. Півгодини забрали митні формальності та огляд вугільних ям, щоб туди часами не заліз непроханий пасажир, а о восьмій загув прощальний гудок. Ще півгодини, й „Літке" залишив Севастопольску заточину.

Пароплав легко похитувало, хвилі штурляли бризками на палубу, й ці бризки та холод проганяли всіх до теплих мурень і кают. Другого дня прокинулись десь близько десяти. Зовсім незвична обстановка



для мешканця суходолу. Малюсінька каюта з двома койками одна над одною, невеличка полиця замість стола, люстро й складаний умивальник. Скрізь у безладді розкидано пакунки, валізки, апарати в чохлах, штативи, одяг. Останнє свідчить, що тут — не моряки. Нас погойдувало не менше, ніж учора. На палубі було холодно й непривітно. Сині важкі хмари затулили небо, й обриси сонця майже не пробивалися крізь їхній олив'яний шар. Лише тепло одягшись, можна було вистояти нагорі. Це 22 квітня, коли звичайно в Криму вже починається курортний сезон і купання. А до того ж уночі судно пройшло щось із півтораста миль на зюд-вест. Цьогорічна весна таки добре позначилася холодами, й ми розмовляємо, якою погодою нас зустріне Стамбул, а за ним Середземне море. Дехто запевнює, що там теж холода, й наш біолог Багров з цього приводу жартує:

— На екваторі обов'язково зустрінемо сніг і кригу.

Але мало охочих стовбичити на палубі, й більшість пасажирів розходиться по

ютах, щоб упорядкувати пакунки й валізки та почати готуватись до своєї щоденної роботи.

З мурень теж ніхто не показується. Там люди вже звикли до моря й в такий холод нічим іншим, як авралом, їх не виманиш на палубу.

Лише нас двоє та лікар затрималися тут. Останній флегматично, вже поглядом старого звичного моряка, розглядає нерівну, горбату поверхню моря, вкритого хвилями, що нач(незчисленна отара могутніх, розбурханих сивих биків безперервно котяться по степу й із всього розмаху скакають на пароплав. Вони з силою б'ють у борт, розбиваються й бризкають або відскакують, чи піринають під кіль, або навіть перекидають розлютовані до піни свої вершечки через пляншир верхньої палуби.

Вітру немає. А море розгойдане, розбурхане, знервоване.

— Це мертва брижа, — пояснює лікар: — лише два дні тому втих шторм, що лютував на Чорному морі, й воно досі ще не заспокоїлось.

Перший день нашої подорожі був досить звичайний і для моряків страшенно нудний день, що не дав нічого цікавого. Ми були на середині Чорного моря, більше, ніж за сто миль од ближчого берега. Під нами була тисяча метрів морської глибини, а навколо схвильований водяний простір із чорним відтінком води й піною. Вгорі сиве небо. Навколо холод. Ми не зустріли жодного пароплава. Над нами не пролетіла жодна птиця. Не було й дельфінів, що в цю пору року вже починають супроводити пароплави, влаштовуючи перегони й розважаючи пасажирів.

Я вирішив узятися до фотографування. Облазивши із своїм „Rodenchtok'ом" та дзеркалкою палубу й спардек, я вибрався на нижній місток і став лаштуватись на скрині для манільських линв, щоб зфотографувати гострошпильний півбак і бурхливе море. На матовому склі „Rodenchtok'у" 13×18 нічогісінько не було видно. Тоді, знявши апарата із штатива, я став його протирати сухою хустинкою. Штатив, нічим, окрім сили земного тяжіння, не прикріплений, залишався

стирчати на містку, одна з більших хвиль підкотилась до борту, відкотилася й залишила за собою двометрову прірву. „Літке" нахилився на правий бік, мій новісінький штатив нагнувся, хитнувся й з розмаху полетів у море. Я бачив, як його підняло на хвилі, й він поплив назад у протилежний від нашого шляху бік. Ще бачив його хвилин зо дві в подовгастому вирі за нашою кормою. Далі він зник.

Лише за обідом, коли в кают-компанії я розповів про моє нещастя, капітан зауважив, що треба було швидко повідомити його або вахтового, й вони затримали б пароплава та наказали б виловити штатив...

Що ж, я не знав, що заради мого десятикарбованцевого штативу можна зупиняти пароплав. Хоча, правда, у даному разі він відігравав ролю „заколесника". Найдешевше, а без нього не поїдеш. Недорогий, але в даному разі без нього нічого фотографувати не можна — де потрібна експозиція більше від однієї секунди. У кінооператора ще є чудовий штатив, але важить він із півпуда, й користуватись ним незручно. До речі,

цього самого дня кінооператорові теж не повезло: дві скрині з фотоприладдям залляло морською водою. Пропало багато хемікалії та аркушів із двадцять фотопаперу.

Перший день у морі скінчився якось надзвичайно швидко й непомітно. Ми готувалися до другого дня, бо ранком мусили закінчити перехід через Чорне море й дістатися Стамбулу, де, ми були певні того, нас пустять на берег.

Туманним ранком „Ф. Літке“ підходив до Стамбулу. Пароплав поволі, мінімальною ходою, просувався крізь туман, раз-ураз подаючи гудки. На спардеку біля борту стояв сумний, з виглядом цілковитої безнадійности, кінооператор, устрявши поглядом у сиву мряку, що вкривала море й заховувала від об'єктиву його апарату берег.

Легесенько плюскалось море біля бортів, майже непомітно похитуючи судно. „Ф. Літке“ сидів глибоко в воді, вода заливала відводні труби, й інжектори не працювали. Троє паровичників тягали відрами попіл, сміття й жужіль із паровичні на спардек і висипали їх у море.

— Ну, й повзе! — зауважив, пихкаючи цигаркою, один із матросів чорному, замазаному сажею паровичникові, що з відром жужелі підійшов до плянширу.

— Милі три на годину, а то й менше. Ледве рухається машина, — відповів той.

Новий гудок перервав розмову. Паровичник спорожнив своє відро й пішов назад до труби, що крізь неї подають сміття.

З 800 тонн вугілля, навантажених у Севастополі, ще залишилося 700. Буде ще роботи днів на два, поки відводні труби підійдуться з води. Десь ліворуч у тумані загув гудок пароплаву, захованого в густому молоці. За хвилину здалека праворуч почувся рев сирени. Йому вторив гудок нашого „Літке“.

Так перегукуючись, ми просувалися вперед на вест.

— Берег видно! — почувся вигук із півбаку.

Справді, праворуч крізь туман можна було побачити обриси берегової лінії. Відти з невеликими перервами долітав рев сирени. Десь ліворуч гримнув гарматний постріл. Останнє свідчило, що берег ліворуч.

На капітанському містку капітан і два помічники. Другий помічник, Юрко Йванович, напружено вдивляється в туманний берег крізь великий морський бінокль.

— Боцман, лот!

— Є!

Лот із усього розмаху полетів у воду.

— Вибирай!

Раз-раз! Раз-раз! — зашурхав мокрий лінь об борт.

— Пронесло!

— На скількох?

— На дванадцяти сажнях!

— Ще кидай!

Боцман безперервно робить виміри. Пронесло на чотирнадцяти. Дістав ґрунту на п'ятнадцяти сажнях. Спереду з'явилась якась гора. Здавалося, пароплав прямував просто на берег. Праворуч на березі з туману виринали якісь будівлі. На півбаку збилась група матросів та паровичників, вони нетерпляче вдивлялись у туман і балакали про Босфор.

Десь збоку рванув вітрець і почав розганяти туман. Раптом на фок-щоглі знявся

лоцманський прапор. Він викликав лоцмана. За лоцманським поповз жовтий, карантинний, що викликає лікаря.

Боцман готував вже нового прапора. Червоний із білим півмісяцем та зіркою, національний турецький прапор незабаром стрибне на самий вершок фока.

Вітер розігнав перед нами туман, і спереду розступився берег вузькою протокою, що наче веде до якоїсь невеличкої заточнни. На берегах протоки оселі: це Каваки. Ліворуч азіятський суходіл, праворуч — европейський. Вузька протока — Босфор.

На европейському березі стоїть старовинна турецька фортеця. Чи не сюди добирався колись Сагайдачний із своїми бандами?

З протоки нам назустріч суне пароплав. Уже здалеку наші пізнають:

— Італієць!

Сухо й холодно, не вітаючись, розминаємось із фашистом, що мабуть іде до Одеси. Лише з цікавістю слідкуємо за людьми на його палубі, й з такою самою цікавістю вони повисли на своєму борті.

За п'ять хвилин, розминувшись із італійцем, взяли на борт лоцмана й сміливо рушили Босфором.

Перед нами розгорнулись краєвиди околиць Стамбулу. Минаємо Бейкос ліворуч, оглядаємось на Буюкдере на европейському березі. Далі йдуть Румелія-ісар та Анатолі-ісар. Праворуч Торабія, а ліворуч з поетичними назвами Екі-Кьой[1] та Паша-бахча[2] з нафтобазою між ними.

Паровичник, татарин Абібулаєв, що близько двох років жив у Стамбулі, де працював на складах нашого Нафтосиндикату, радісно повторює нам назву кожної знайомої околиці й знайомить із берегами колишньої султанської столиці. А перед полуднем ми закинули кітву в тисячі футах од берега, майже якраз напроти колишнього султанського палацу. Праворуч на горах розкинулась европейська частина міста, а в далині, по той бік протоки, азіятська, — власне, справжній Стамбул.

Легенький катер привіз до нас портових

[1] Нова оселя.

[2] Сад паші.

урядовців, лікаря та поліцаїв. За ними прибув потрібний скрізь шипчандлер!

Вони швидко закінчили всі формальності й поїхали разом із капітаном на берег, залишивши неприємну новину. Цього дня Стамбул святкував роковини свого визволення від окупантів, і це ставало перешкодою для негайної видачі перепусток на берег. Перепустки могли видати лише другого дня; але одночасно на пароплаві були вперті чутки, що сьогодні вночі ми залишаємо Стамбул.

На берег пустили лише шість чоловіка. Ми доручили їм всіма силами домагатися для нас перепусток сьогодні таки.

Нетерпляче вешталась ми по всіх закутках нашого пароплаву, здалека милуючись містом, мріючи про його вулиці, закриті від нас великими будівлями, деревами та горою. Мабуть там десь, саме в цей час, проходили демонстрації, відбувалися мітинґи, місто було оздоблене плякатами й національними прапорами. Ми уявляли собі це свято так само, як свято в нашому СРСР.

У Золотому Розі загули гудки турецьких

пароплавів. Вони салютували святу. Могутній гудок „Ф. Літке“ приєднався до них. Один по одному прогули кілька гудків. Двоє турків, що були саме в той час у нас, на привітання нашого накрижника засяли від задоволення й показали руками на сусіду — великого, похмурого „англійця“, що стояв не далі, як за півтораста метрів од нас і суворо мовчав.

Гудки, очевидно, викликали в синів туманного Албіону надто неприємні спогади про солідну невдачу в одній із минулих авантур, коли армії його величности Георга V довелося забиратись разом із своїми манатками із Стамбулу.

Тимчасом біля пароплаву збилося близько півдюжини човнів пливких крамарів. У малесеньких човнах розкладено купами й стосами привабливий крам: бурштинні й шкляні мундштуки, невисокої якости бритви, маленькі фабричні килимки, сиґарети, одекольонь, пудра, цукерки, старенькі листівки з краєвидами Стамбулу. Крамарі вперто накидали свій крам, користуючись тим особливим діялектом світових портів, де на

десять слів припадає п'ять тубільних, двоє англійських, по одному французькому та німецькому й по півслова російського та італійського. Із цього перистого асортименту принаймні добра половина слів на мові глухонімих, коли останні не переважають. Правда, в даному разі майже кожен із крамарів знав близько півсотні російських слів, а один розмовляв таки досить добре, й з ним можна було порозумітись. Від нас був паровичник татарин, що міг виконувати обов'язки перекладача. Торг розпочався відразу, але минуло не менше півтори години, поки була зроблена перша покупка. Флякон одекольоню з назвою відомої закордонної фірми, придбаний за одну ліру й зразу відкритий своєю якістю, був не кращий за найгірший одекольонь Київського Хемтресту, що перед ним лежить іще довгий шлях змагання за перше місце серед наших одекольонів. Перша покупка розхолодила покупців. Але нудьга й безнадійність щодо сходу на берег зібрала більшість команди біля східника, навколо якого розмістились крамарі.

Торг відбувався мляво. Переоцінено ввесь

крам із знижкою од 50 до 75 відсотків. Кожну річ перемацувалося й оглядалося не менше, як двома десятками рук і очей. Ніхто не набавляв жодного піястра. Так торгували довго. Зрештою наші не витримали.

— Раз у Стамбулі не будемо, то давайте хоч тут якусь дурницю на згадку купимо.

І більшість підтримала цю пропозицію.

Купували головним чином сиґарети й мундштуки на згадку.

Але відразу припинили торгівлю й не витратили жодного піястра, коли о п'ятій годині з берега повернувся капітан у супроводі урядовця й заявив, що таки сьогодні ми одержимо перепустки на берег.

Умить обшарпані, замурзані дикуни почали перетворюватися на европейців. Усі умивальники пішли в діло, й за годину витрачено мила більше, ніж звичайно протягом тижня.

Біля канцелярії у вузькому коридорчику збився гурт веселих, трохи схвильованих людей. Ревізор викликав за списком, показував, місце, де розписатись, і віддавав перепустки.

На невеличкому клаптику паперу, що кожен із нас дістав, найбільше дивували наші фотографії. Протягом кількох годин турки репродукували понад вісімдесят фотографій з наших мореплавних книжок і наліпили їх у перепустки.

— Як це вони наважились випустити нас?— сміялись навколо, розглядаючи фотографії на перепустках Радзіховського, Мар'янова та мою.

У Севастополі, коли негайно були потрібні фотографії для мореплавних книжок, ми втрьох фотографувались у „моменталіста" на Приморському бульварі. Фотограф посадив нас перед залізною огорожею, й на фотографії наші фізіономії вийшли на фоні залізних ґрат. А своєрідне ретушування севастопольського фотографа надавало цьому пейзажеві безсумнівно криміналістичного відтінку. Мабуть, „моменталіст" у минулому чи не працював у каррозшуку.

Та як би то не було, нас на берег пустили.

— Завтра о восьмій годині всі мусять бути на борту, бо о дев'ятій виходимо, — попереджували нас.

Отож, ми могли провести на березі лише один вечір та, переспавши години чотири на судні, ще ранком з'їхати до міста не більше, як на дві години. Тому ми поспішали.

Хлопчина турок, з нерозбірливим ім'ям і охрещений від нас Махметом, користуючись з випадку, забрав нас п'ятьох на ялик, де треба було додержуватись якнайбільшої рівноваги й за дві ліри приставив нас на берег.

Ми стояли на суходолі. Тупали ногою об землю й з задоволенням говорили:

— Земля турецька.

Був вечір. Крізь темряву, з моря світили вогники „Ф. Літке", праворуч зникали неясні обриси султанського палацу, ліворуч здіймались таємничі будівлі; в напрямку до міста йшов майданчик з деревами по боках, а в перспективі виднілась вулиця, освітлена лихтарями. Вулицею промайнув трамвай, промчав авто, десь близько було чути незрозумілу розмову.

Ми стояли трохи розгублені в цьому невідомому для нас місті. Один із нас знав трішки англійську мову, другий чи не гірше

німецьку, двоє кілька німецьких слів, і один орудував лише двома мовами — українською та російською. А для того, щоб вас зрозуміли в Стамбулі, треба знати або турецьку або французьку. Про це нас повідомляли ще вдома, але на жаль, на „Літке" не попав жодний, щоб міг „parler français".

Куди? Звісно, на Перу.

Усі знали, що це головна частина европейського міста, й всі вирішили потрапити туди. Але як її знайти?

Рушили на освітлену вулицю. Вона була освітлена, але досить безлюдна. Окрім трамваю й кількох авто, зрідка траплялись перехожі.

Перші двоє стрічних нічого не могли нам пояснити. Третій запитав „Qu'est-ce-que vous voulez?", і ми розійшлись із ним, як і з двома попередніми.

Лише на розі двоє ввічливих поліцаїв знайшли шофера, що знав принаймні півсотню російських слів, а більше нам було не потрібно.

Машина понесла нас вузькими вулицями Галати. Не знаю, де ми опинились. Це було

на розі трьох вулиць,— там була перукарня. Перед візитою до консультанта слід було поголитись. Після біганини для розміну долярів на ліри, щоб розплатитися з таксі, ми сиділи в перукарських кріслах, і турецькі перукарі по-мистецькому голили наші щоки.

Низенький перукар із чорною бородою подав нам газету. Газета була болгарська. Після короткої розмови за допомогою товстого турка, що знав російську мову, виявилось, що перед нами стояв болгарський соціяль-демократ.

Соціяль-демократ набундючився й, очевидно, був не від того, щоб надовго встряти з нами в розмову.

— Він еміґрант? — питали ми.

— Ні. Приїхав сюди на заробітки. Перше мав власну перукарню, але прогорів.

— А у вас соціяль-демократи є?

Очі товстого турка сміялись. Він мовчки похитав головою й пальцями правої руки зробив рух біля горла, що мусив означати: вішають. Після такої розмови ми поспішили залишити любих перукарів, а в тому числі й болгарського „революціонера“ що, окрім

плати за таксою, взяли з нас доляр „на чай“.

Повечеряти, розімняти ноги — і швидше до консульства, бо вже пізно.

Вулиці, залляті світлом, переповнені автомобілями, світляна реклама, кафе й шантани, натовп елеґантно одягнених чоловіків і жінок із чималою кількістю підозрілих фіґур на панелях та поліцаї на своїх постах зустрічали нас. У цьому натовпі ми швидко посувалися вперед без жодного компаса та інших навіґаційних засобів, покладаючись лише на свої зорові враження й на бажання більше побачити.

В одному місці зустріли своїх. Вони йшли в протилежному напрямі.

— На пароплав вертаєтесь?

— Куди там! Ще навколо себе роздивитися не встигли.

Ми вже два дні без жодних інформацій. Газетний кіоск притягає нас, наче маґнет.

— Русь газет, журналь єст? — звертається один із нас до газетяря, уявляючи, що говорить стамбульським міжнароднім діялектом. Звідти чутно покручену російську мову вперемішку з французькими й німецькими

словами. Нам протягають мілюковські „Последние Новости“, ризьке „Слово“ та паризьку „Иллюстрированную Россію“.

— А радянські є? Совєтіше.

— Но! Но!

Ну, що ж, давай білоґвардійські плюс „Берлінер Таґеблят“. Тим мусимо обмежитись. „Иллюстрированная Россия“, поганенький журнальчик із старою російською ортографією, з ятями та твердими знаками викликав у нас чимало сміху своєю „Сповіддю чекіста“, нарисами про радянську жіночу поліцію та своєю жіночою сторінкою. „Старий кривавий чекіст“ сповідається на стрінках „Иллюстрированной Россіи“ із страшних злочинів і викриває чергову серію „таємниць чека“. На сторінки цього журналу його привів відомий божевільний дідуган Бурцев, що в кожному більшовику бачив „німецького шпика“ й в кожній фізіономії, що йому не до вподоби, теж більшовика.

Виявляється, що „скажений чекіст“ — родич відомого генерала й Ялтинського градоначальника Думбадзе.

Тут таки подається листа якогось статечного біло-Думбадзе, із запевненням, що „старий чекіст нічого спільного з родиною Думбадзе не має“. Цей лист може стати за зразок писанини в „Иллюстрированной Россіи“, і тому варто навести уривки з нього.

„Я (пише один із справжніх Думбадзе), как старший из фамиліи Думбадзе в эмиграціи, считаю долгом сообщить господину Бурцеву о том, что во 1) Никаких родственников, подобных сему господину, фамилія Думбадзе не имѣла и имѣть не будет. Во 2) Утвержденіе его, что он состоит родственником по матери—ложь, ибо его фамилія не была бы Думбадзе. 3) Всѣ члены фамиліи Думбадзе честно стали в ряды бѣлых войск, состояли в них всю борьбу, прошли всѣ походы, не покладаютъ оружія до конца и класть не собираются. Раскаиваться им не в чем. Совѣсть их чиста. Многіе из нашей семьи удостоены вниманіем вождей бѣлого движенія; в частности, Ваш покорный слуга гордится вниманіем к нему генерала Кутепова.

Готовый к услугам Леван Сампсонович Думбадзе, бывш. командир 3 Алексѣевской

батареи, участник Дроздовского похода и бѣлого движенія первых дней, Галлиполіец и кавалер ордена Св. Николая 2 ст., сын генерала Самсона Антоновича Думбадзе и племянник Ялтинского градоначальника генерала Ивана Антоновича Думбадзе".

Патос нагадує Сабурову дачу. Але для білоґвардійського смітника це — стиль.

А на сумежній сторінці під заголовком: „Кухарка имѣет возможность управлять государством" вміщено фотографію мітинґу чи демонстрації хатніх робітниць Харкова з таким підписом:

„Митинги, демонстраціи протеста, забастовки — довольно обычное явленіе в единственном на свете соціалистическом государствѣ. Приводимая нами фотографія изображает одну из таких сценок. На этот раз бунтуют совѣтскія кухарки. На знамени у демонстранток — цитата из Ленина: „Каждая кухарка может управлять государством".

Цю фотографію з написом я вирізав і вирішив переслати своїй сестрі Галі, що працює за хатню робітницю в нашому таки Харкові. Хай покаже товаришкам і разом

пригадають, коли то вони так рішуче й організовано виступали „проти радянської влади", — чи не 8-го березня цього року?

Ще побавившись надзвичайно ориґінальною статтею у „Слові" про величезне значіння теософії та її переваги над історичним матеріялізмом, ми почали розшукувати наше консульство.

За двадцять хвилин легковий автомобіль примчав нас на одну з малоосвітлених вулиць, і ми стали перед величезною чорною пащею якогось подвір'я з великим будинком. Серп і Молот Радянського герба на табличці і золоті літери U. S. S. R. не залишали жадного сумніву, що ми біля воріт своєї мети.

Увійшли на подвір'я. Перед нами кілька дверей, що ведуть до будинку, й жодної людини. Нерішуче ми збились у купу й обміркували, в які двері йти.

Увійшли в найбільші, що в центрі. Жодного швайцара, ніяких ознак присутности живої людини. З першого поверху йдемо на другий. Знаходимо вимикачі. Світимо електрику. Стукаємо в троє дверей, що перед

нами. Тиша. За дверима—світло. Сходимо на-низ, довгими коридорами проходимо кудись углиб будинку, минаємо великі освітлені кім-нати—ніде нікого. Що це за будинок зача-рований? Ми здивовані, зацікавлені й роз-гублені такою зустріччю.

Ґвинтові сходи ведуть кудись угору.

— Ризикнемо?

— Давай!

І ми один по одному цілою юрбою ри-зикуємо. Знову двері. Після довгого стуку, нарешті вони перед нами відчинились.

За п'ять хвилин ми сиділи в більярдній кімнаті консульського клюбу за кругленьким столиком і розмовляли разом із консулом.

—Пізненько ви до нас завітали,—сміється консул, показуючи на годинник. Там — 23 (11 г. ночі).

—Ви ж розумієте, що в вашому розпо-рядженні лише кілька годин.

Сині пасма диму пливуть над нами, й жва-ва розмова затягується до пізньої ночі. Сот-ні запитань зриваються з наших уст, але чи можемо вичерпати все в цій розмові? І кон-сул має рацію, кажучи:

— Товариші, коли хочете познайомитись із Туреччиною чи хоча б із Стамбулом, при-їздіть сюди не на кілька годин, а при-їжджайте до Стамбулу щонайменше на тиж-день, і до Туреччини принаймні на півтора місяці. Молода, визволена від національного й февдально-релігійного гніту держава швид-ко росте, розвивається й має величезні до-сягнення. Тут є на що подивитись.—

Він із надзвичайним задоволенням згадував делеґацію українських учених та письменни-ків, що минулого року відвідали Туреччину. Співробітники консульства з величезною ці-кавістю розпитували про своїх знайомих і з особливою симпатією згадували Льоню Пер-вомайського.

З головою, набитою цифрами, фактами, пропозиціями й порадами, о другій годині ночі ми вертали на пароплав. Знову авто— недороге, зручне й швидке— несло нас спо-рожнілими вулицями міста на Галату повз при-стань і зупинилось біля берега заточини. По довгих розшуках з якогось темного закутку з'явилося четверо перевізників і після шале-ного торгу, злупивши з нас втроє, повезли

своїми душогубками на пароплав. Тиха, прозора місячна ніч повисла над Босфором. Тільки хлюпання весел нашого весляра порушують тишу. Стамбул завмер у далині. Лише кілька годин ми пробули в колишній султанській столиці.

Кілька годин сну, й ми зможемо ще ранком протягом двох годин оглядати вулиці цього міста й розімняти ноги перед далекою подорожжю. Адже ми не певні того, чи зійдемо ще на берег протягом десяти тисяч миль до Владівостоку.

Ледве розвиднилось, як хлопці знову рушили до міста. Екіпаж дістав невеликий аванс турецькими лірами в рахунок зарплати. Все до піястра залишено в Стамбулі. Дешевина там справді надзвичайна. Це пояснюється тим, що згідно з угодою, яку накинули туркам англо-французи, тут заведено дуже малі мита. Зі всіх країн світу сюди завозиться всякий крам із мінімальним митом. Це надзвичайно вигідно всім міжнароднім спекулянтам, та тільки не Туреччині. За таких умов індустрія, що її тут майже немає, розвинутися не може, не витримуючи могутньої конку-

ренції вільного ринку. Але таке становища в Туреччині триватиме недовго. Цього року закінчується термін кабальної угоди, й турки не затаюють своїх намірів щодо того, що цього таки року вони покінчать із „вільним ринком“, розпочавши свою митну політику в інтересах розвитку власної індустрії.

Наші моряки, правда, не дуже цікавились становищем турецької індустрії та умовами завозу сюди чужоземного краму. Вони поспішали зазирнути до кожної крамниці на Галаті, купити бритву, білизну, хустинку. кепку—все, що дозволяв невеличкий аванс і радянська митниця. Характеристично, що рідко натрапляли на крамницю, де не можна було б порозумітись російською мовою. А там, де не можна було російською, допомагав міжнародній портовий жарґон, що про нього я вже згадував. О десятій годині, навантажені невеличкими пакунками, почали ми вертати на „Літке“. Тут ждала новина, що рушаємо не раніше, як годин за три, бо ще не закупили харчів. Новина була й приємна, й неприємна. Приємна тому, що можно було поїхати ще до міста, а неприємна

через те, що вона з'явилась, наче погожий вітрець для вітрильника підчас штилю, коли моряки думали постояти на місці й зібрали вітрила, а ми в даному разі були вже без вітрил—без грошей, спішно витративши їх із самого ранку.

Лише четвертої години катеринка потягла кітвяні ланцюги на бак, і брудна білувата пляма в воді розпливлась під пикою. Ми нарешті знялися з кітви. На капітанському містку стояв лоцман, англоподібний турок, і вів „Літке“ в море. Сонце схилялось над містом, мальовниче фарбуючи промінням европейські велетні Перу, численні мінарети із славнозвісної Айя-Софії. З біноклями в руках ми милувалися містом колишніх візантійських, а потім турецьких деспотів-монархів, що тепер стало містом зґраї пройдисвітів, авантурників та аферистів усіх національностей, аґентури й паразитури світового деспота-капиталу.

„Літке“ поволі різав води Босфору, наближаючись до Мармурового моря, залишаючи ззаду Костянтинопіль.

Другого дня ми були в новому морі.

Того таки дня почалася моя морська кар'єра. На „Літке“ я був записаний машинним учнем, аж тут змінив свою професію на палубного матроса. Мене віддано в науку до матроса Миті Золкіна, підвахтового Юрка Йвановича. Наша вахта з 8 до 12 ранку й з 8 до 12 вечора.

Першого дня з 7 до 12 шкріб смолу на капітанському містку, а потім мив його за допомогою кишки, голяка, помела, кавстику та піску.

На перший раз воно видається не так то й легко. Зігнувшись удвоє, що сили шкребеш залізною шкрябкою по паралельних пасмах помоченої смоли. Сонце припікає, й смола вже починає розтоплюватись, треба швидше з нею кінчити, бо потім вона розпливається по всій палубі й липнутиме до ніг, розноситиметься по каютах і мурнях.

Цього самого дня я обізнався із швидковиміром та склянками. Швидкомір досить простий інструмент, що ним визначають довжину пройденого шляху, має величезне значіння в навіґації. За його допомогою контролюють довжину пройденого шляху

визначають становище судна, віддалення од маяка, берегів, що проходять повз них. Щогодини, а іноді й частіш, вахтовий записує до журналу цифри швидковиміра. Двома нападами ви вивчаєте швидковимір і безпомилково читаєте його циферблят.

Набагато важче з такою немов простою річчю, як скляниці.

Корабельним дзвоном користуються для скляниць та тривог. Здається, надзвичайно просто підійти до дзвона, взяти в руку шкертик і вибити: бам-бам, бам-бам. Але учні звичайно замість скляниць б'ють, як дзвонарі в костьолі, скликаючи на месу, або вибивають пожежну тривогу. Перше викликає лише сміх та жарти моряків на адресу дзвонаря, а друге—загальну метушню,—шукають сокири, кишок, і зрештою радять дзвонареві піти до кока на камбуз і навчитись перше на казані, ніж одразу братися до дзвона.

Днів за два у Середземному морі зі мною трапилося перше й друге. Лише за тиждень після цього мені дозволено знову вибити скляниці.

Почалося літо. „Літке“ вибіг йому назустріч у Середземне море. Сонце нагрівало термометр до 28°, розтоплювало смолу, поскидало з людей одяг, залишивши їх лише в трусах, понатягало таші на містку, спардеку та юті, щоб ми могли там заховатись од його гарячих поцілунків, і примусило нас цінувати холодну воду, як нектар богів старої Еллади, що ми її залишили за собою.

Ми наближалися до Порт-Саїда, воріт Червоного моря, цього всесвітнє-відомого пекла на межі Африки й Азії. Блакитні середземноморські хвилі, нагріті сонцем, ластились біля бортів судна, призначеного різати крижані шари північного моря, й жартовливо обіцяли нас не гойдати.

Ліворуч маячили якісь великі острови й невідомі нам маяки, а перед нами ось-ось мусить з'явитися Порт-Саїд. Ми чекали на найгірше: спеку, поліцаїв, вугільний порох, що його привезуть вантажники, й заборону зійти на берег.

IV. СТРАШНІШІ ЗА ЧУМУ

Біля пам'ятника Лессепсу. — Під міцною „охороною“.—Лейтенант поліції.—Характеристика короля Фуада.—Традиції фараонівських часів.—Між двома частинами земної кулі. — Ізоляцію пошкоджено. — Суец у бінокль.—Білий?—Українець?—Зникнення паровичника Міхєєва.—Перші подихи пекла.

Море заховалося в темряву ночі, коли перед нами блиснуло сяйво Порт-Саїдського маяка. „Літке“ тихо посувався наперед, легко з інтервалами хлюпаючи водою. Пасмо світла вибігало далеко в море, робило коло і, захопивши своїм оком заховані в темряві пароплав і довгі мертво-непорушні хвильорізи, ховалося по той бік діяметру.

Дзвінок машинного телеграфу з капітанського містка переказав у машину наказа зупинитись. Лихтарем викликали лоцмана.

У далині крізь темряву, коли завмирав

прожектор, несміло визирали вогники Порт-Саїду, що вабить нас невідомістю завтрішнього дня. Ранком ми оглядаємо місто з палуби пароплаву. У перспективі видно єгипетський берег з невисокими дво-триповерховими будинками й довгою косою-хвильорізом із пам'ятником будівникові Суецького каналу Фердінандові Лессепсові. У бінокль можна було розглядіти вивіски над будинками, перехожих і вельосипедистів, могутню фігуру Лессепса на монументальному постаменті, купальні вздовж берега по той бік хвильорізу, хвилі морського прибою та купальників. Останнім ми заздрили од щирого серця. Нам не тільки не можна було купатись і взагалі наближатись до міста, навіть заборонено відвідати наш таки радянський пароплав „Азнєфть“, що стояв тут у Порт-Саїді. Окрім „Азнєфті“, тут були „Новоросійськ“ та „Ілліч“. Останній стояв разом із нами в Стамбулі. Потім він нас випередив, а тепер ми знову його наздогнали. „Ілліч“ ішов у Джеду з радянськими мусульманами-прочанами. Наша команда мала чимало знайомих серед команди „Ілліча“, кортіло зазирнути

туди, щоб перед далекою подорожжю перекинутись хоча кількома словами із земляками. Але Порт-Саїдські поліцаї були невблаганні. Лише з великими труднощами вдалося дістати дозвіл, щоб перевезти на борт „Азнефті“ хорого паровичника Абібулаєва, що дістав запалення легенів, і його треба було відрядити додому.

Зійти на берег дозволили лише капітанові з умовою, що його ввесь час супроводитиме поліцай.

Нема чого скаржитись, єгипетські поліцаї таки добре нас охороняли. Біля нас безперервно плюскались дві поліцайські шлюпки, невпинно стежачи, щоб ніхто не підплив до борту „Літке“. Окрім них, кілька червоних поліцайських фесок стирчало на пароплаві. Вони досить нецеремонно вештались по коридорах, палубах та більших приміщеннях пароплаву, раз-у-раз зазираючи до камбузи чи буфету, де різними жарґонами та за допомогою „фиглів-миґлів“ вимагали, щоб їх частували... ікрою! Ми були певні, що вони просять паюсної ікри. Але наш буфетник Случанов пояснював їм руською мовою:

—Дудки!—І з неохотою частував „церберів“ ікрою, та не паюсною, а... поганенькою баклажанною.

Але „цербери“ не відмовлялися й од баклажанної, жеручи її з величезним смаком, і лише облизувались.

Нікого, окрім лікаря, що, нашвидку перемацавши в нас живчики й відзначивши в книжці, що на судні все гаразд, негайно зник, та шипчандлера, до нас на судно поліцаї не пустили. Були ще вантажники вугілля, але в даному разі, вважаючи на посилену поліційну охорону, їх рахувати не можна.

Найефектніший був велетень-поліцай у білих штанях, чорному сурдуці та червоній фесці. Його обличчя брунатного кольору свідчило за тубільне походження. Незалежна й впевнена поведінка та шахрайський погляд зеленкуватих очей говорили за те, що ми мали справу не з звичайним тупуватим поліцаєм фелахом, а з авантурником трішки вищого ступеню. На поганому єврейсько-німецькому жарґоні, вперемішку з англійськими словами, він посиленно намагався встряти з нами в розмову. Не зважаючи на діялек-

тичні труднощі, за допомогою англійського словника та нашого куцого запасу німецьких слів, ми розбалакались із шановним поліцаєм.

Він почав із політики. На запитання—чому нас не пускають на берег, дістали відповідь:

—Більшовики. Аґітація.

Потім ішов дитирамб англійцям, їхній силі, мудрості та спритності. Велетень у поліцайській фесці умлівав од захоплення англійцями.

—А як же єгиптяни, адже вони мусять бути тут господарями?

Але поліцай був надто невисокої думки про останніх. Він докладно пояснив нам, що єгиптяни дурні, і їм, окрім товстої баби та гашишу, нічого не потрібно.

—Король Фуад?—І наш бесідник іронічно посміхається. — Енгліш — додає він, беручи пучками двох пальців кінчик свого величезного носа й ворушачи ним.

Цей рух, очевидно, мусить значити, що король Фуад І-й багато не вартий, бо англійці водять його за носа.

На запитанння, хто він є, поліцай набундючується й заявляє, що він—лейтенант політичної поліції. Він навіть згоджується ска-

зати, скільки він одержує на місяць. Дрібниця—32 фунти.

Ми недовірливо переглядаємось, і один із нас зауважує російською мовою:

— Бреше.

Лейтенант поліції цікавиться знати, що сказав цей гер.

— Чи не тямить він часом по-російському?

— Цей гер здивований такою малою оплатою вашої праці,—єхидно відповідає один із наших північців.

Але, очевидно, пан лейтенант російської мови таки справді не тямлять, бо їхня ввічливість і запобігливість не зменшується. Він і далі розповідає нам про Порт-Саїд. На його думку, ми багато не втратимо, не побачивши цього провінціяльного, нудного міста. Тут близько сто тисяч людности, поганеньке вар'єте, багато нудних єгиптян, ослячий трамвай (він показав нам листівку з фотографією Порт-Саїдського трамваю; і справді в вагони міської „конки“ запряжено ослів)—це все, що є в Порт-Саїді.

— До речі, для чого у вас зброя? — ні з того, ні з сього запитує поліцай.

— Яка зброя, жадної зброї у нас нема.

Але він не хоче вірити. Йому докладно відомо, що в нас є зброя, й взагалі на всіх радянських пароплавах є багато зброї, але це його дивує.

Пан лейтенант на деякий час залишає нас, щоб поїхати до міста, звідки обіцяє привезти нам англійських, еспанських та єврейських газет, фотографії міста та монети Палестини й ближчих арабських держав.

У час його відсутности, шипчандлер, що знає декільки російських слів, інформує нас про лейтенанта поліції. Шипчандлер не чув нашої розмови з останнім і хоча відповідав на наші запитання неохоче, але, очевидно правдиво.

— Чи цей великий поліцай офіцер політичної поліції?

— Так, він служить у політичній поліції, але зовсім не офіцер, звичайний жандарм, з тією лише перевагою, що знає дві чи три мови.

— Правда, що він одержує 32 фунти на місяць?

Шипчандлер сміється.

— Не знаю, але гадаю, що більше від 15 лір жодна поліція йому не заплатить.

— А хто він національністю? Єгиптянин? Араб?

— Здається, еврей, але напевне не знаю.

„Лейтенанта“ поліції спіймано на брехні. Хоча про свій заробіток у 32 фунти на місяць він, можливо, й не на багато збрехав, коли зважити на один із розділів його прибуткового кошторису—хабарі.

Коли капітан у супроводі його зійшов на берег і завернув з нашими листами до пошти, то „лейтенант“ запропонував йому або пройтися з ним у поліцію й там оддати листи, або заплатити фунт стерлінґів і за це одержати дозвіл здати листи на пошті. Довелося дати йому хабаря.

Очевидно, вдячний капітанові пан „лейтенант“ привіз нам із всього обіцяного лише шість двопенсових листівок з фотографіями Порт-Саїду й рішуче відмовився від плати за них, вимантачивши проте в обмін коробку радянських цигарок.

Решта поліцаїв, окрім арабської та англійської мови, не знала ніякої. Вони були

простацькі фелахи, що окрім „ікри“ та своїх безпосередніх обов'язків — боронити нас од цікавих поглядів єгиптян, більше нічим не цікавились. Четверо з них куняли в човнах, один заснув у кріселку в червоному кутку, де було досить темнувато, бо інакше наші фотографи обов'язково б його зфотографували, інші тинялись по спардеку між кормою та півбаком.

Лише один із них зацікавився — куди йде наш пароплав. На його запитання капітан відповів, що „Літке“ йде в рейс на острів Вранґеля. Бідний фелах, очевидно, з цього приводу пройнявся до нас глибокою повагою, надзвичайно серйозно хитнув головою й спитав: „А як його здоров'я?“—розуміючи під цим може небіжчика барона Вранґеля, що нещодавно дав дуба, а може й просто керуючись безпредметовою чемністю. Після цього він гукнув на кількох чорномазих вантажників, що з'явилися на спардеку, й замислився. А в цей час на верхній палубі біля півбаку над люком до трюму та вугільних ям, стояв стовп вугільного пилу й страшенний гармидер та дикий зойк чорних вантаж-

ників. Уперше мені доводилося бачити робітників, що працюють під доглядом п'ятихвістки[1].

Чорні, жахливо худі, нещасні, майже несхожі на людей, вони прибули до нас ранком разом із вугільною баржою. До того вони працювали цілу ніч, вантажучи пароплава, що стояв поруч. Очевидно, найбільше їхне бажання було — виспатись. Вони ховались у всіх закутках палуби між линвами, під шлюпками, під трапами, і, впавши там, як попало, засинали. Вони були схожі на мерців. Здавалось, „Літке“ був завалений трупами. Але п'ятихвістка підіймала ці трупи на ноги. Ви могли побачити звіроподібного араба, наглядача, що безупинно хлестав цих мерців по спині, животі, обличчю, голові й хрипло щось вигукував, мабуть, арабську лайку. Але були такі, що мертво лежали навіть під ударами нагая. Тих наглядач штовхав ногою й кінець-кінцем примушував підвестись. Байдужі й злякані, вони наче вівці шарахнулись униз до люку, до баржі.

Мішок по мішку переходило вугілля з баржі

[1] Нагайка.

в пащу нашого трюму. Біля люку, на бухті манільської линви сидів доглядач і пильнував того, щоб кожного вантажника, який скакав у люк або вилазив звідти, оперезати нагаєм. Спосіб підвищення продуктивности праці для Єгипта, мабуть, традиційний іще з часів фараонських. А проте, в Єгипті існує профрух. У Порт-Саїді та Суеці близько 25 тисяч робітників, об'єднаних у профспілку робітників Суецького каналу.

У цьому районі англоєгипетська поліція надзвичайно боїться комуністичної пропаґанди й вживає щонайрішучіших „профілактичних" засобів.

Та умови праці, хоча б суецьких вантажників—найкращий матеріял для революційної пропаґанди.

Узявши 200 тонн вугілля, наприкінці дня рушили ми вузьким фарватером Суецького каналу. Перед виходом у канал пройшли повз „Азнєфть" та „Новоросійськ".

На їхніх щоглах майоріли три кольорові прапори: Ф.Г.М.—Бажаємо щасливої плавби! На нашій щоглі їм у відповідь з'явились прапори — Ш. П. Т. — Дякуємо вам! Довго

махали шапками, руками й хустинами, поки зникли геть із поля зору. І тоді відчули себе відірваними, далеко від батьківщини в руках байдужого лоцмана англійця й чотирьох поліцаїв—єгиптян.

Прямо перед нами — вузька смуга води, ліворуч і праворуч — жовті пустельні смуги піску, а далі — знову вода. Ми пливли між двома частинами світу: Азією й Африкою. Пливли поволі, малою ходою й оглядали краєвиди каналу. Праворуч Африка, ліворуч Азія. Праворуч біля самого каналу вузька смуга високої трави, вперемішку подекуди з пальмами, оточує сошу та залізницю, що йдуть поруч каналу. Далі — пустеля з оазами. Сошою пробігають автомобілі. Ось пролетів експрес у складі кількох пульманівських вагонів і швидко зник у далині. А ліворуч лише пустеля, й порожньо потяглися рудуваті піски.

Часами вздовж каналу зустрічаємо охоронні патрулі. Вони стоять поодинці в траві на певній віддалі один від одного байдужчими, нецікавими постатями.

Зупиняємось. Назустріч іде пароплав.

„Літке“, як і кожен пароплав, що йде в напрямі від Середземного моря до Червоного, мусить звертати стрічним. За допомогою човна й робітників, узятих із Порт-Саїду, підтягаємось до африканського берега й причалюємо. Наш кіль майже торкається дна. Для сучасного пароплавства канал мілкий. Він має тільки 27 футів глибини, а в теперішніх пароплавів углибка доходить часто 35 футів. Ми стоїмо, ждучи стрічного. Це велетенський триярусний, дводимаревий пароплав. Він проходить за кілька десятків футів од лівого борту „Літке“. „Англієць“. Очевидно, з Індії. На палубах біля пляншрів кілька постатей у білому. На горішній — леді й джентлмени, нижче, мабуть, матроси.

Ми на найкоротшому водному шляху між Англією та її найбагатішою колонією — Індією.

Цей канал — одно з велетенських досягнень людської техніки й одночасно — могутній чинник економіки. Це один із тих перехресних світових шляхів, що за гегемонію над ними борються світові держави.

Щоб оцінити значіння Суецького каналу, треба пригадати той величезний морський

шлях із Европи до Азії, що його доводилось проходити кораблям у минулому столітті. Треба було обігнути ввесь величезний материк Африки, щоб досягнути Індії чи Китаю. Така подорож забирала силу часу й величезні гроші. Те, що перше забирало місяці, тепер обмежується лише днями. Увесь морський рух між Европою й Китаєм та Індією пішов через Суец. За даними не зовсім свіжого довідника, що знайшовся на „Літке“, довідуємось про таке: за 1907 рік через Суецький канал пройшло 5000 суден із тоннажем 15 мільйонів тонн та 231 тис. пасажирів, за рік 1914 пройшло 4082 судна з тоннажем у 19 мільйонів тонн, а за 1923 рік — 4612 судна з тоннажем у 23 мільйони тонн.

Зрозуміло, що англійці в той чи той спосіб, захопивши територію по обидві сторони каналу, цупко тримають її в своїх руках за допомогою хоча б того самого маріонеткового короля Фуада.

Ми обмінювались думками про англійську гегемонію та політику на Сході, поки статечний, грубий „Англієць“ просунув повз нас

і зник у вечірніх сутінках в напрямі до Порт-Саїду. Спереду вирисовувались обриси нового пароплаву, й „Літке“ стояв на місці, чекаючи на нього.

На соші з'явилось невеличке, двомісне авто. Воно зупинилось, порівнявшись із нами. Чоловік і жінка, що були в машині, повернули голови до нас і, очевидно, з цікавістю розглядали „Літке“. Лоцман із містка гукнув щось до них. По короткій розмові з лоцманом, діставши, очевидно, всі потрібні відомості, авто покотилося далі.

Ми сиділи на спардеку, на бухтах линви та кодольній скрині, вбирали в свої легені прохолоджене вечірнє повітря й розмовляли про те, чи можна втекти на берег. Один фантастичний плян змінювався другим. Але були й цілком реальні.

— Нехай тільки смеркне. Скільки тут... Найбільше — хвилина найтихішої, повільної плавби.

— І що ж ти там робитимеш?

— Та хоч єгипетською травою попасусь і зо-два листки з пальми принесу.

— А може з поліцаєм познайомишся?

— Та так потоваришуєш, що й на півроку там залишишся.

— Нашу розмову перериває паровичник з таємничим виглядом. Новина. Виявилось, що, не вважаючи на найпильнішу ізоляцію, на пароплав прибула контрабанда. У каютах і мурнях уже демонструвався єгипетський крам.

Контрабанда прибула на лоцманському човні. Шість чорношкірих матросів лоцманської команди, ховаючись од поліцаїв, пропонували з-під поли шалі, хустки, сорочки, листівки з краєвидами Порт-Саїду та Суецу, порнографічні фотографії, паскудну шоколяду та сиґарети. Дещо їм пощастило продати — головно — сиґарети та кілька хусток. Торгували погано. Наша публіка мало купувала. Замовити щось путне цим крамарям було важко. Вони не знали навіть англійської мови. Рухи пальцями, ногами, руками, малюнки з подертої книжки — все пішло в діло, але нашим контрабандистам було не під силу це зрозуміти, й лише найтерплячішим і спритним матросам щастило пояснити їм, чого треба.

Стомлені рухливим і одночасно непорушним днем, люди швидко засипали під зоряним єгипетським небом. Доречі, воно, здається, нічим не різниться від нашого. „Літке“ стояв причалений товстими кінцями[1] до берега, пропускаючи зустрічні пароплави. Потім одчалив і рушив далі на південь. Потім знову причалював і знову ждав. Ми просувалися надто поволі.

Ранком, другого дня, коли я прокинувся, ми проходили одним із озер, що їх перетинає канал. Береги каналу відступили на значну віддаль, але фарватер, позначений баканами,[2] залишався вузький. Час од часу нам доводилось зупинятись, щоб пропускати вже остогидлі за ніч пароплави. На африканському березі виднілись невисокі гори, що круто спадали в наш бік. Щодалі частіш з'являлись мальовничі пальмові оази, канави з водою та маленькі станційки приміського сполучення каналом.

Канал прокинувся від сну й, окрім велетнів-пароплавів, що йдуть з далекого моря, тут

[1] Кінці—кодоли.
[2] Бакани—плавучі морські знаки на кітвах.

загули мотори невеличких баркасів, захлюпали грязюкою велетенські землечерпниці, перекидаючи десятки тисяч пудів мулу з дна каналу на величезні баржі, що вже вивозять цю грязюку геть звідти.

Наші контрабандисти, очевидно, встигли порозумітись із поліцаями й вільно на їхніх очах розіклали на столах та матроських койках свій крам, забувши, для чого існує лоцманська команда. Протягом ночі вони, мабуть, спромоглися сходити на берегі привезти ще різного барахла, вперто намагаючись витягти в наших моряків усі дрібні гроші, що залишилися від Стамбулу. Вони поспішали закінчувати свій торг. „Літке“ наближався до Суецу.

Після дев'ятої години в бінокль побачили місто, далеко на африканськім березі. На тлі гір багато величезних білих цистерен, а ближче до нас—будівлі, пристань із багатьма човнами й катерами. Звідси, з палуби, нам здається, що місто розбито на три цілком окремі частини. Перша—тут, біля пристані, друга—он там, біля цистерен, і третя—геть у бік суходолу розляглась темно-сіруватим трикутником.

Жадних надій на те, що тут спустять на берег, не може бути. Взагалі капітан сподівається простояти на Суецькому рейді не довше, як одну годину. І коли, розминувшись із японським пароплавом, що пройшов у канал, закинули кітву, поліцайська шлюпка була від нас ближче, ніж за чверть милі.

Соцне пригрівало, й дехто почав аґітувати за купання. Було б приємно зірватись із палуби пароплаву головою вниз, у море й глибоко пірнути, щоб сполоснутись у спідній холодній воді. Охочих було багато, але повідомлення про те, що тут є акули, у більшости відбило охоту. Поки дискутували, чи є тут акули чи нема, поліцайський катер причалив до борта, й четверо поліцаїв у фесках та форменних кашкетах швидко зійшли сходами, що боцман їх лише встиг спустити, навіть не протягнувши кінця замість поруччя.

Три єгипетські фізіономії й одна абсолютно не єгипетська глянули на нас, здіймаючись східниками до капітанської каюти. Та четверта багатьох зацікавила. Це не був англієць. Про останнє свідчили карі очі з чорними смужками брів на засмаглому,

м'якому обличчі з характеристичним слов'янським носом і хтивими губами. Трохи вищий від середнього зросту, на зріст стрункий, він проходив повз нас твердою, військовою ходою, уважно, допитливо дивлячись кожному в обличчя, наче відшукуючи щось потрібне або знайоме. Вигляд його справляв враження, наче він прислухався до кожного слова позаду.

— Білий! — не витримав хтось серед натовпу паровичників.

— Собака..— почулося збоку.

— Облиш, почує.

— Ну й хай чує.

Здавалося, поліцай ледве-ледве випростався, зупинився на півсекунди й міцніше стиснув щелепи; за секунду він був уже далі, біля нижнього містка.

— Почув, стерво!

— Закладаюся, що це колишній поручник.

— А я певен, — звернувся до мене Сашко, — що це українець, еміґрант. Морда хахлацька, нєт спасєнія!

— Ну, хлопці, не розпускай пельки, бо цей чорт мабуть по-нашому тямить.

— Та, що, я його боюсь? Овва!

Дискусії про четвертого поліцая припинились, коли старпом дав наказа усім шикуватись на спардеку. Поліцаї мали перевірити, чи ніхто з нас не втік у каналі. Із капітаном усі паперові формальності вони закінчили швидко, й тепер залишилось перелічити команду.

Сонце вже припікало, палуба нагрілась, і розтоплена смола приставала до підошов. Люди ховались у затінок, а ті, хто не вміщувався під шопою, неохоче виходили на сонце, обтираючи хустинами, рушниками, а то й просто рукавом, спітнілі обличчя. Стали в два ряди. Поліцаї тупими вилупленими баньками слідкували за нами. Володимир Михайлович полічив людей. Здається, не всі. Він ізнову полічив. Не вистачає трьох.

Кілька чоловіка побігло по палубах, каютах, мурнях у машину. Вахтовий на містку й двоє людей біля машини залишилися на своїх місцях. Їх здіймати не можна. Один із поліцаїв пішов перевірити, чи справді вони є.

Нарешті, останній момент перевірки. Товстий, низенький поліцай у фесці перераховує людей. Він мурмоче щось незрозуміле для нас, рукою відлічує по два, доходить до краю шереги, робить ґримасу на обличчі, підбираючи зморшки чола догори, й знову починає перераховувати. Не вистачає. Перераховує втретє. Слідом за ним іде старпом і теж рахує. Ні, одного таки не вистачає.

— Хлопці, кого нема?

Мовчанка. Кожен намагається пригадати когось, що його не бачить. Пригадують то одного, то другого. Здається, такого ось нема, але на перевірку виходить, що паровичник став з другого флянку серед матросів або матрос серед паровичників.

Нарешті лічить сам капітан. Вісімдесят шість. Троє на вахті. Виходить вісімдесят дев'ять, а мусить бути дев'яносто. Поліцаї підозріло зиркають один на одного; наш комсклад схвильований, тривожний струм пробіг по команді. Костянтин Олександрович невдоволено бере в руки журнал із списком команди й починає викликати за списком одного по одному.

Перший, він і капітан — є. Другий — є.

Третій—є... і пішло. Один по одному обзивались матроси й паровичники, проходячи повз поліцаїв.

Пройшло десять, двадцять, тридцять... а відсутнього за списком не знаходили. П'ятдесят, шістдесят, вісімдесят. Що таке? Поки всі є. А кого ж не вистачає? Чи може, лічучи, помилились?

Капітан прочитав останнє прізвище.

— Єсть!—і останній паровичник пройшов повз капітана й групи червоних фесок.

Що за чорт?...

У Олександра Олександровича, що стояв поруч капітана, від здивування очі мало не полізли на лоба.

Але капітан перегорнув іще сторінку й знайшов останнє прізвище за списком.

— Паровичник 1-ої кляси Міхняєв є?

Мовчанка. Справді, Міхняєва не було. Це—молодий паровичник, комсомолець, що його взяв „Літке" останнього дня, як ішов із Севастополя. Нічим він особливим досі не відрізнявся, і тепер підчас перевірки ніхто про нього навіть не згадав, поки за списком не дійшли до його прізвища.

— А де Міхняєв? Хто його бачив?

Бачили вночі на вахті, але після того щось ніхто не міг пригадати, чи був він у мурні чи ні.

— Шукать Міхняєва. Оглянути всі мурні, каюти, коридори, машину, паровичню, вугільні ями.

За капітанським наказом майже половина команди розбіглася по пароплаву розшукувати Міхняєва.

— Міхняєв! Міхняєв!

Гукали по всіх закутках пароплава. Але Міхняєва не було. У нас уже виникали найрізноманітніші підозріння про його долю, Може впав за борт? Але як же так, щоб ніхто не чув і не бачив. А може на берег махнув уночі, коли проходили канал?.. А може... Та мало-що спадало на думку.

Аж ось хтось із паровичників спіткнувся біля шлюпки. Зирк, а під шлюпкою Міхняєв хропе.

За десять хвилин поліцаї залишили „Літке", катеринка підняла кітву, й ми, вже розважені останнім інцидентом, рушили в море. У Червоне море.

Не знаю, чому це море зветься Червоне? На мою думку, йому б більше личила назва— „Англійське колоніяльне озеро“, або, коли вже за власними його ознаками то—море-пекло. Оточене з усіх боків великими пустелями Азії та Африки, розпаленими тропічним сонцем, це море має славу найгарячішого моря земної кулі. І саме тепер, коли сонце, перейшовши екватор із півдня на північ, у своєму зеніті наближається до тропіка Рака, в цьому морі починається найбільша спека.

Ми наближались до тропіка. Опівдні сонце стояло високо над обрієм, топило смолу на палубах і піт із наших тіл. Уночі 29 квітня, коли підходили до Суецу, температура була $+23^{\circ}$. Того самого дня за годину по відході з Суецу вона дійшла $+27^{\circ}$, другого дня $+26{,}5$ і тієї ночі не падала нижче $+25^{0}$. У вугільних ямах, де працюють паровичні старшини та паровичники другої кляси, було $+30^{0}$.

Уночі стояли на вахті в одних трусах і із страхом говорили про те, що чекає на нас ближчими днями, коли „Літке“ потрапить під

простовисне проміння тропічного сонця. Адже це були лише перші подихи пекла.

Напередодні першого травня спостерігали зграї летючих риб, що вискакували з-під самого носа нашого красуня „Літке“ і летіли над хвилями, щоб впірнути в найближчому гребені. Окремі з них пролітали 30—40 і навіть до 100 метрів.

Кілька хлопців хвалились, що бачили акулу.

Ми готувалися зустрічати перше пролетарське свято в морі-пеклі.

V. МОРЕ-ПЕКЛО

Лист до друга.—Серце пароплава.—Вісті з пустелі.—Риби-птахи.—Під сузір'ям Південного Хреста.—Зникнення тіні.—На трубах вентиляторів.—Місто з арабської казки.—Баб-ель-Мандеб.—Колонія на кратері.—Нові пасажири.—Брілі, кепстен, кавуни та ананаси.—Корок із пивної пляшки.—Нащадки лицарського ордену.—Свіжий вітер.

Я писав листа своєму другові. Уривок із нього подаю тут, бо вважаю, що він добре характеризує святковий настрій у гарячий день першого травня року дванадцятого од Жовтневої революції на „Літке“ під тропіками у Червоному морі.

„Учора вночі, коли я стояв на вахті й милувався хлюпанням води біля бортів та фосфоричними вогниками моря, час-од-часу слідкуючи за обрієм, згадав, що за якихось півгодини надійде перше травня. Десь там,

далеко, за тисячі верстов звідси, ілюмінований сьогодні Харків із бурхливим святковим натовпом, дзенькотом трамваїв і тяжким гудінням бегемото-подібних автобусів. Завтра зранку густі лави веселих демонстрантів потягнуться вулицями нашої столиці до аеродрому.

Матрос, що стояв поруч мене, здається, думав приблизно те саме, що й я.

— А все-таки,—промовив він,—ми краще відчуваємо свято, ніж вони, там, дома.

Я з ним погодився, перевівши погляд од моря, де тільки-но кривою лінією в напрямі до пики шебатнулась акула, на всипане зорями небо. У нас, здається, ніколи не горять так ясно зорі, як тут. Фосфоричні іскри у хвилях доповнюють картину. Навколо вода, вода й вода. Але туди до обрію зараз вона більше схожа до поля. Уявляєш себе, пізно ввечері, коли зовсім смеркне, у полі й намагаєшся вдивитись туди, у вкриту темрявою далечінь.

Коли б на кілька хвилин гребний вал перестав крутити ґвинти, а циркуляційна помпа подавати воду за борт, навколо запанувала б тиша.

Ген праворуч залишилась Африка, що вчора ми бачили її береги, а ліворуч, уже другий день, як зник рудуватий арабійський берег. Лише спека нагадує про наше географічне положення".

Сьогодні мали святковий обід із ліпшим вином, чудовою білою булкою та на десерт піріг із відповідними на ньому написами.

Надвечір, коли трохи спала спека, у червоному кутку скликали загальні збори. Коротенька доповідь, і потім вечір самодіяльности. Грали на піяніні та гітарах, і взагалі розважалися, як хто вмів.

На спардеку під вікнами червоної каюти тулилося кілька обмазаних машиністів та паровичників, що втікли на кілька хвилин з вахти зазирнути сюди. Не зважаючи на те, що ми (я того дня працював у машині) були замазані, як чорти, й бруднили все навколо маслом та потом, до нас приєдналися й інші вільні від вахти, що втікали з червоного куточку од спеки. Тут під вікном було краще стояти, дихати свіжим, легесеньким бризом, що долітав із Африки, зазирати то в вечірні сутінки над морем, то до святково освітленої каюти й милуватися музикою нашого Самійленка.

Ми надіслали привітальні телеграми до Москви, Севастополя та Одеси. Це були останні радіограми, що їх прийняли від „Літке" чорноморські радіостанції. Того таки дня зв'язок із радянськими радіостанціями припинили. Наша півторакіловатка, що за своїм паспортом могла зв'язуватись лише за чотириста миль, показала спроможність зв'язуватись за півтори тисячі миль. Але тепер кінець телеграмам по сім копійок слово. Починаючи з другого травня до другого червня, ми не мали безпосереднього зв'язку з радянськими станціями.

Кожен день „Літке" відходив од наших берегів чимраз далі. Щодня о дванадцятий годині вночі вахтовий керманич, підраховуючи дані швидковиміра, налічував нових двісті п'ятдесят — двісті сімдесят миль.

Щодалі збільшувалась спека. Ранками на сонці термометр показував $+40^0$. Ночами температура була $27 — 28^0$, і лише тоді, сидячи в одних трусах на палубі, ми трохи відпочивали від спеки. Вода в морі мала

температуру чаю + 30—31°. Але найгірше було в машині — серці пароплаву, та ще гірше в його шлунку — паровичні.

Тут, у ці дні почались ті страшні п'ять тижнів нашої подорожі, що привели машинну команду „Літке“ до Владівостоку змучену й захлялу вкрай.

Дві залізні драбинки, одна над одною, ведуть до машини. Вище залишаються шість залізних великих парових циліндрів, а нижче, куди простягли свої толоки й гоноки машини, між пустотілими колонами, що підпирають циліндри, невеликий майданчик. Троє вахтових машиністів та один із механіків завжди тут.

Гуркіт двох могутніх машин і дрібна скотнява помп заповнюють приміщення.

На плитах температура 45°. Голі, лише в трусах та з пов'язаними кешеньковими хустинками головами, із заллятими потом очима, пораються тут машиністи, то підливаючи олії в капельниці раммової вальниці, то розводячи сколотину, поволі ллючи воду з відра на ринви ексцентрика, то покручуючи коліщата біля циркуляційної помп,

чи „донки“, — як тут у нас її звуть. Ось Яша, машиніст другої кляси, лапає рукою корбову вальницю, засовуючи руку між щокою та гонком, який, здається, бігав з божевільною швидкістю й готовий враз розчавити, роздробити руку силою двохсотпудової ваги колінчастого валу. Корба припікає пальці. Яша відсмикує руку, й в нього на долоні залишається масний шар сколотини, що зрештою не відрізняється від поту, який укриває все тіло Яші й капає з його рудої бороди. Волков бризкає водою з залізної прискавки на масні паралелі головного сполучення, потім бере мазничку з олією й ненароком обливає себе машинною олією, аля він того не помічає. Спека забиває памороки. Велетень Галкін стоїть під віндзеєм, заплющив очі й підняв голову догори, і, здається, віддав би, не знати що, щоб тільки постояти під хвилею палубного повітря зайву хвилину. Довжелезний мішок протягнуто звідти ген, аж над дахом адміральської каюти вище рівня капітанського містка. Гостроверху шапку над цим мішком зроблено так, щоб вона захоплювала в нього вітер, — вітер віє навіть у найгаря-

чіші й штильові дні від руху пароплава, — й посилає його до машиновні.

45° — це на плитах. А на ґратах, що йдуть вище, паралельно плитам, куди машиністам доводиться лазати, щоб помастити та довідатися до куліс та головних сполучень, там температура + 55°, 58°. У вітрогонках вона досягає 60°. Другого травня один із машиністів поліз міряти температуру на казанах. Він ледве зліз, там було + 75°.

Та робота в машиновні була раюванням проти того, що робилося лише в двох кроках од лівобортного телеграфу, за залізними дверима до паровичні. Паровичники мають цілковиту рацію, коли звуть своє приміщення пеклом.

Ми йшли під п'ятьма казанами. 15 паливень щодня знищували 4тис. пуд. вугілля, щоб підтримати в стані окропу 15 тис. відер води. Кожні три години три паровичники підвозили залізними тачками з вугільних ям 500 пуд. вугілля, а інших п'ять паровичників перекидали ці 500 пуд. у 15 розпалених пащ казанів. Стара конструкція паливень та казанів потребувала каторжної праці, що з нею ледве справляются старі, досвідчені й витри-

валі паровичники, а не то, що наш севастопольський молодняк.

У вузьких, високих приміщеннях і ще дужчих і низьких проходах між казанами нема чим дихати, окрім вугільного пилу й розпеченого повітря, що разом із газами виривається з паливень, коли їх відкривають, щоб закидати вугіллям, підламати залізними пудовими ломами жар або почистити. Напівоодягнені, чорні від вугілля, обілляті потом, з попеченими ліктями, плечима, з червоними від вогню й пилу очима, й знеможеним виразом облич, паровичники сиділи й лежали біля своїх паливень. З гуркотом вкочується тачка, навантажена чорними грудками вугілля, робить поворот і висипає вугілля перед паливнею. Тоді на руки натягається такі самі брудні, здоровенні рукавиці, відчиняється засови на дверцях паливні, відчиняється й самі дверцята. Із паливні дме розпеченим повітрям градусів у 80 і примушує відсовуватись од неї далі. Лопата загрібає півпуда вугілля, воно летить у глибину паливні на розпалену червону купу й зразу міняє свій колір, ніби рак в окропі.

А коли розпечені маси з коксового вугілля починають скипатися, його треба підламлювати важкими залізними ломами. Загострений кінець іде глибоко в вугілля по руштинах. Щамли натискують руки й груди на лом; коксовна розпечена маса й вогонь спалахує з новою силою, й іскри сипляться з паливні.

Коли паровичник виходить на палубу, стомлений падає на матрац, простелений на бухтах манільських кодол, і затуляє вії, в очах стоять іскри полум'я й розпечений жар паливні.

У темних вугільних ямах, де легені забиває вугільний пил, температура — близько 50. Тут працюють паровичники другої кляси, що подають вугілля до паливень. Вони працюють найбільше. Жодної хвилини відпочинку в кошах та ямах: подати вугілля до ями, з ями навантажити на тачку, підвезти до паливні, вивезти жужель. І це все — одна людина на шість паливень. Професія моряка-паровичника, моряка-машиніста тяжка і потребує багато, а дає часто — дуже небагато. У таку саме спеку, коли море, подібне до

гарячих драглів, своїм виглядом наганяло сонну нудьгу на палубну команду, а в машині на півсотню градусів розпечене живе срібло вже не притягало уваги машиністів, Яша, підливаючи олії в капельницю куліси, засліпленими від поту очима запримітив якесь страховище, що застряло на засмальцьованому сколотиною залізному поренчі.

Яша виявив максимум терпіння, що його дозволяла спека, й витривалости, що була можлива в невеличкій клітці біля куліси. За кілька хвилин страховище було в хустинці серед машиністів під віндзеєм. Обережно витрушене з хустинки в цупких руках Волкова, страховище набуло вигляду здоровенного травистого коника сіруватого кольору. Завдовжки він був із п'ять сантиметрів і завширшки від спини до живота з сантиметр.

— І де він тут узявся в морі?

— Може з Суецу або Порт-Саїду веземо?

— Здох би досі, — авторитетно заявив механік Торба.

Справді, велетенський коник був живий і намагався таки добре тріпатись.

Волков засміявся. Це було видно по його очах. Звук заглушала машина, а щоки заливав піт. У нього виник геніяльний плян.

— Хлопці, везімо цього чорта з собою на Вранґеля. Коли потрапимо в кригу, покажемо його вченим, що будуть із нами й скажемо, що там піймали. Потім мовчатимемо, поки знову не повернемося до Владівостоку.

— Саламандра, — засміявся машинний мастильник.

— Єсть?

— Єсть.

По цьому вирішенню Яша витер руки клоччям і відніс коника нашому біологові Багорову.

— Єгипетська сарана — була його діягноза.

Вона попала до нас із пустелі, залетівши далеко в море. З ними це трапляється.

А нагорі хлопці милувалися з риб-птахів, їхні зґраї попадалися щодалі частіш. Бувало, що вони виривалися з води кількома десятками й навіть до сотні, й мчали на своїх прозорих крильцях над хвилями, піринаючи далеко від судна.

Якось ранком електрик розповів, що одна

залетіла до нього в каюту через ілюмінатор, і він, пошкодувавши її, викинув назад у море. Ми були лихі на старого за його м'якосердість. Адже нам так кортіло розглянути її. Вовки заспокоювали нас, запевняючи, що в океані риб-птахів буде ще більше, вони не раз залітатимуть на палубу. Кожен день небо робило нам нові сюрпризи. Вечорами полярна зірка з'являється щодалі нижче над обрієм. З'являються нові зорі. А одного вечора мою увагу притягло кілька зірок над південним обрієм. Безперечно, вони були нові. Лікар Шатров поздоровив мене з сузір'ям „Південного Хреста". Воно справді схоже на хрест, хоча й не зовсім правильної форми.

Другий сюрприз небо принесло третього травня. Ми загубили тінь. Сонце стояло над нами в зеніті, його проміння падало простовисно, й людина, стоячи, майже не мала тіні, бо тінь від власної голови припадала якраз під п'ятами власних ніг.

Ранком того дня мені дали роботу. На нижньому містку треба було обшкрябати від залишків фарби вентилятори й заново їх пофарбувати. Спочатку здавалось, що це

надзвичайно легко, але коли, видряпавшись на верх труби вентилятора, я став оббивати його шкребкою, то переконався, що в даному разі це було навіть дуже важко. Обмазаний сажею з середини труби, я підставив свою спину під сонячне проміння й енерґійно почав обшкрябувати й оббивати фарбу. Але сонце жадної уваги не звертало на мою працьовитість. З дев'яти ранку почало так припікати, що коли об одинадцятій вахтовий керманич, побоюючись, щоб зі мною не трапилось сонячного, вдару востаннє рішуче запропонував мені залишити вентилятор, то я, злізши на палубу, переконався, що шкіру на моїй спині хоча ще не запалено, але вже перепалено.

Серед дня з лівого борту помітили землю, й незабаром у сильний морський бінокль можна було побачити біле місто. Білі будівлі збіглись над морем і вежоподібними мінаретами здіймались догори. Відсутність руху, лише обриси казкової панорами нагадували художні ілюстрації до книжок із арабськими переказами.

Це була відома Мокка. Порт. Радіостанція

У нашому довіднику не було нічого про неї. Лише пригадалось запам'ятоване здавна, що Мокка відома своєю кавою.

— І здається, бомбардируванням з англійських літаків, коли Англія хотіла приборкати Іємен.

Мокка входить до складу чи не єдиної арабської держави на Аравійському півострові— імамату Іємена, що має договір про дружбу з СРСР.

— Звернімо. Адже це єдине місце, де нас пустять на берег.

— А знаєте, як зветься імам Іємену?

— Кому це потрібно!..

— А ну, скажи!

— Яхья - Хамід - Аль - Дін - Мотаваккі - Ібн-Ахмад - Аль - Дін - Мухxамед - Мансур - Ібн-Яхья - Хамід - Аль - Дік.

— Та ну?

— Слово чести. Ось записано.

— Справді, „арабське" ім'я.

Білі ляльковi будиночки й мінарети Мокки відступали все далі, і в бінокль ледве можна було їх розпізнати. Востаннє пригали до своїх біноклів щасливчики, що ними заволоділи,

й Мокка зникла, заллята сонною, олив'яно-сіруватою водою моря.

Ми підходили до Баб-ель-Мандебської протоки. Пройшли Перім, де перше передбачали зупинитись. Тепер вирішили не зупинятись. Замість Періму ми йшли до Адену, де мусили брати воду та „бункеруватися вугіллям". Ми раділи з цієї зміни, бо маленький маловідомий острів нас не міг так зацікавити, як Аден. Про Перім нам було відомо лише: його придбали англійці ще 1875 року, й він має величезне стратегічне значіння, дякуючи своєму становищу в Баб-ель-Мандебській протоці. Площу його обчислюють у 13 квадратових кілометрів, людности на ньому — 200 чол., радіостанція, й, очевидно, фортеця.

Біля Періму зустріли ми два англійські військові кораблі і, чемно розминувшись із ними та зфотографувавши круті береги острова, вийшли в океан.

„Літке" наближався до Адену, й ми готувалися до мусонів, що ними нас залякували ще в Севастополі.

Ранком другого дня були в Адені. Чорні, круті базальтові гори, кратер колишнього

вулкану, що існував тут в передісторичні часи, повстали перед нами в своїй грізній красі. Білий хрест, шпиль сиґнальної щогли та височезні чорні стріли радіостанцій на горах, над невеличким білим містом. Далеко, по той бік заточини, на плескуватому березі білими крапками розташовано намети військових частин. Там, здається, стоїть аденська повітряна ескадрилья, одна з багатьох, що їх має англійський уряд в Арабії.

Знову поліція, шипчандлер та вантажники. Поліцаї чорні й білі. Чорні, худі, страшні, з довгими, витягнутими до колін руками, в одязі не то божевільних пастухів, не то неґритянських царків з чотками на грудях — так виглядають тубільні поліцаї. Це, здається, берберійці. Нам рішуче заборонено сходити на берег. Нашим паровичникам це зовсім не подобається. Маленьке біле місто, вип'яте до моря білими цистернами з написами, з вуличкою, що простяглась понад морем, зникає десь за цистернами й знову з'являється між ближчими будинками, доступне всім цим поліцаям, вантажникам, маленьким човнам, що вештаються й пропонують нам рибу,

багато пофарблених омарів та маленьких макак, і недоступне, недозволенне нам—дратує. По палубах і мурнях ширяться чутки, що їх вигадують найнетерплячіші. Мовляв, незабаром пускатимуть. Хтось запевняє, що для цього треба стояти два дні. А один, що знає, як сказати англійською мовою „скільки“ та лічбу до десяти, після довгої розмови з чорним поліцаєм, який теж, мабуть, ледве тямить по-англійському, повідомив нас, ніби поліцай нічого не має проти, коли б ми зійшли на берег, лише потрібно дозвіл начальства. Але начальство дозволу не давало. На берег ізнову зійшов лише капітан.

— Є пропозиція,— почулось у натовпі паровичників, коли шлюпка з капітаном підійшла до берега, — як повернемось додому, найрішучіше аґітувати за те, щоб у наших портах на берег пускати команди англійських пароплавів, з винятком комскладу.

— Єсть!

Дискусію припинили крамарі. Понад десять човнів з'явилося біля судна. За півгодини корму завалили сиґарами, сиґаретами,

ананасними консервами, поганенькими фабричними килимами зі східніми мотивами.

Найбільшу увагу всіх притягли мавпи. Маленькі, довгохвості, із зляканими очима, вони міцно трималися за шиї своїх господарів. З писком і криком перейшли дві макаки у власність нашої команди, залишаючи своїм господарям кілька шилінґів.

Це були самець і самиця. Його відразу прозвали Яшкою, а її Машкою й обох посадили до великої клітки, яка залишилась од свині, що її купили в Севастополі й зарізали десь у Середземному морі. Наші нові пасажири були великі вітрогони. Пізніше вони наробили декому з нас чимало шкоди, тим самим розважаючи інших.

Аденські крамарі — великі шахраї: це вони блискуче довели, заправляючи величезні ціни за різний мотлох і після торгу віддаючи за ціну, втроє меншу. Не можна сказати, щоб вони були дуже сумлінні, розмінюючи нам шилінґи по 8 пенсів, або підсовуючи пачку аденських краєвидів і з попсованими листівками, замасковуючи їх цілими.

Але це не припинило торгу. Найбільше

нас вабили до себе ніжні золотяві банани з солодким м'яким м'ясом, що так нагадує нашу диню, ананасові консерви, приємно кислуваті на смак — чудовий додаток до обіду — та круглі метальові коробки з пахучим англійським кепстеном для люльок.

Та більше й не було на що витрачати валюти.

Команда одержувала лише половину зарплати чужоземною валютою, а багато на таку суму не купиш.

Замовили, правда, кілька білих англійських шоломів, що такі зручні для тропічних місцевостей. Їх привезли нам без мірки — на одного надто великий, на другого дуже малий — і здерли вдвоє проти їхньої вартости в місті. Але тепер ми могли фасонити. До цього часу такий шолом був лише в капітана.

Не знаю, чому не виробляють у нас таких шоломів. Вони мали б значне поширення. Коли для їхнього виробу обов'язково потрібний корок, то тоді, звісно, справа інша, бо корок — продукт імпортний, і він коштує нам щороку кілька мільйонів крб. Але знову таки головна кількість корку в нас іде на пляшки

пивні, горілчані, винні, пляшки з лімонадом, квасом, содовою та різними мінеральними й штучними водами. У наших пляшках часто бувають величезних розмірів корки. В азіятсько-африканському закордоні мені таких корків бачити не довелось. На кожну пляшку йде вдесятеро менше корку, ніж у нас. У них пляшки затуляється бляшаною накривкою, з тоненьким шаром корку з-під споду. Така накривка дуже добре затуляє пляшку, і її легко відкривати за допомогою головки звичайного великого ключа од дверей. За такої операції ця накривка цілком зберігається, і її можна знову використати, тоді як наш корок просверлений трибушоном, викидають на смітник.

Коли б ми перейшли на систему таких накривок, то змогли б заощадити валюту й почати виробляти коркові шоломи, що їх, безумовно, потребують південні частини нашого Союзу[1].

Зробивши запас бананів та ананасових консервів, покоштувавши аденських кавунів

[1] Повернувшися з подорожі, автор уже застав такі самі корки в СРСР.

і витративши гроші на кепстен, грубі сиґари та жовті роби, ми були готові до подорожі через океан. Завантажений вугіллям, „Літке“ знову глибоко сів у воду. Він був готовий перейти найдовшу й найнебезпечнішу ділянку нашого шляху. Правда, води в нас було мало. В Адені її не брали. Тут вона коштує великі гроші. Десь у горах влаштовано басейн для дощової води, й звідти її беруть для міста. Зрозуміло, що пароплавів, охочих брати тут воду, не багато. Наш стармех[1] Гейн, давши наказа економити солодку воду в лазні, пральні та вмивальниках, сподівався, що нам її вистачить до Сабангу. У крайньому разі можна було б зайти до Коломбо на Цейлоні (більшість із нас була не проти цього), або пустити в казани морської води, що, правда, не рекомендується, але в крайніх випадках цілком можливе.

Завдяки аденській гостинності, швидке прощання з колонією на кратері не викликало в нас жалю. Колонія на кратері — ця назва з відомого роману Майн-Ріда — пасує до Адену й має безпосередній і переносний

[1] Старший механік.

сенс. Колись у давні часи вогняні підземні сили, стиснуті твердою поверхнею нашої планети, вирвались тут могутніми потоками лави, що затоплювала й палила все на своєму шляху. Нині полум'я, гарячіше від розпеченої лави, клекотить у грудях пригнобленої тубільної людности, і коли могутні внутрішні сили пісчаної Арабії рвануть так, що розірвуть свої кайдани, це полум'я вибухне страшним вибухом, щоб спалити й знести геть білих англійських панів з їхніми чорними посіпаками. І смішно стає, коли подумаєш, що англійці хотять запобігти цьому, не пускаючи на берег команди з пароплавів, що несуть червоні прапори з серпом і молотом у п'ятикутній зорі. Це не допоможе.

Лише шипчандлер мальтіянець тепло розпрощався з нами. Сюди, в цей закуток земної кулі, доля закинула кількох нащадків стародавнього лицарського ордену, а може і їхніх кріпаків. Змінивши мечі й списи (а може й лопату?) на рахівниці, метр та терези, вони перебиваються тут, хто чим може.

Ми вийшли в океан. Невеликим хвилюванням із білими шапками, погойдуючи пароплав

з борту на борт градусів на 15—20, нас зустрів свіжий мусонний вітер, що проривався з-за островів Сокотри, які затуляли нас од величезних просторів океану з правого борту.

На великій мапі біля червоного кутка, червоним оливцем проведено лінію через океан од Арабії до Суматри, од Адену до Сабанга на віддаль 3400 миль, що їх ми мали пройти, не зайшовши до будьякого порту.

VI. ЧЕРЕЗ ІНДІЙСЬКИЙ ОКЕАН

Нічна пригода на Індіен-Стріт.—У дорозі до екватора. Вугільний аврал. — Мінення сонця.—Зупинка вночі.—Акули.—Проходимо повз Цейлон.—„Полундра. На гору до ташів.“—Нудьга за суходолом.—Пульотвех.—Чарівна заточина.—Втеча на берег.—Бетель.—Повтична ніч.

У корабельному журналі накрижника „Ф. Літке“ з 5-го травня 1929 року записано таке:. „22 год. 23 хвилини. Пройшли по обидва боки два вітрильники“.

І тепер, за кілька місяців після дати того запису, коли я затуляю очі й пригадую той пам‘ятний вечір на Індіен - Стріт — так зветься морський шлях через Індійський океан від Арабії до берегів Індостану — у моїх вухах звучить жахливий зойк, нечуваний ніколи досі, зойк невідомих людей, гучні вигуки невідомою мовою, але своєю інтона-

цією зрозумілі людям усіх мов. Бо в тих вигуках відчувається надзвичайний жах, жах, що його спричинює небезпека для життя, загроза загинути в морі.

Того дня „Літке“ був у 400-х милях од Адену й лише виходив із Аденської заточини. Десь праворуч од нашого шляху лежали острови Сокотра, Абд-Аль-Кюрі та Бротнес. Вони захищали нас од мусонів, що, на нашу думку, вже мусили легенько задувати в океані. Свіжий, майже супротивний вітрець легко пінив хвилі океану й гнав їх на норд-ост. Останню вахту з 20 до 24 стояли ми. Вахтовий керманич Юрко Йванович стомлений ходить од телеграфа до телеграфа, що по обох боках капітанського містка, сперся на пляншир і задумливо спокійно вдивлявся в темний обрій, ледве-ледве освітлений зорями. Часами він поглядав на сузір'я Південного Хреста, відшукував сузір'я Лева, Волос Вероніки, але, заспокоєний своїми спостереженнями над сонцем, лінувався розв'язувати завдання про географічне становище судна. Стерновий Антін час від часу швидко крутив штурвальне колесо, коли курсова риска

компасу втікала від курсу праворуч чи ліворуч. Троє: Митя, Сашко та я, примостившись на палубі біля штурвала, сиділи долі й, одтуливши один із спідніх лихтарів, плели сплесь[1] і „потравлювали“.

„Літке“ легесенько покачувався з борту на борт, і кренометр показував 5-6.

Збігши по східнику на спардек, обережно переступаючи через сонних моряків, що спали на палубі, я добрався до швидкомірника. Фосфоричні відлиски моря зникли, коли я повернув вимикач і „летючка“[1] освітила циферблят швидкомірника. Тільки-но вдарили дві скляниці, одміряв милі з десятими й повернувся до керманичевої будки, щоб записати в журналі пройдений шлях, температуру повітря, напрям і силу вітру, хмарність неба й хвилювання моря.

Саме в цей момент Митя дійшов до середини свого оповідання про надзвичайний випадок в історії партизанщини; раптом почули вигук Юрка Йвановича:

— На штурвалі. Будьте напоготові.

[1] Сплесь — мотузочки для сиґнальних прапорців.

[1] „Летючка“ — переносна електрична лямпочка.

Перше ніж стерновий устиг відповісти: — єсть, — ми вже були біля плянширу.

У кількох стах футах од носу „Літке“ — миготів вогник вітрильника. У темряві виступали його обриси, й було зрозуміло, що вітром гнало човна просто під пику накрижника.

— Ліворуч стерно.

— Ще ліворуч.

— Єсть.

— Досить.

З вітрильника долітав жахливий зойк. У цей момент побачили велику вітрильну шлюпку, що пройшла не більш, як у шести футах од нашого правого борту. Здавалося чудом, що вона не попала під накрижник. Юрко Йванович, неймовірно стиснувши щелепи, перегнувся через пляншир і раз по разу наказував стерновому. У цей момент „Літке“ йшов напереріз шлюпці. Коли вона не тріснеться з усього розмаху в корму накрижника, що робить 12 миль на годину, й люди з шлюпки не виваляться під могутні ґвинти, то все обійдеться щасливо.

Руки стернового прикипіли до штурвалу, а очи вп'ялися у курсову риску.

Люди в шлюпці кричали про щось, нам незрозуміле.

Умить їх пронесло повз нас, крик і зойки залишились за кормою.

Але враз спереду знову мигнув вогник, і звідти почулися нові вигуки.

Знову команда:

— Ліворуч стерно.

Але тепер новий вітрильник, очевидно, хотів обминути нас з лівого борту.

Вахтовий не розгубився: команда — „Праворуч стерно“, й ми щасливо розминулися з новою шлюпкою на віддалі 100 футів. З цієї шлюпки теж щось кричали, й в тому крику гук перемішувався з зойком.

За хвилину на містку був капітан. Усе судно сполошилось. Внизу почалась дискусія: звідки шлюпка? Але зважаючи на те, що до найближчого берега було не далі, як сто миль, а погожий вітер швидко гнав вітрильники в напрямі берега, й тому, що останніми днями нічого не було чути про шторм, а головно, що з шлюпок не махали вогнем — гасло про допомогу — капітан вирішив не зупиняти пароплава.

Після того мене поставлено з правого борту слідкувати за обрієм. У вухах ще довго бренів зойк, а фосфоричні відлиски моря здавались новими вогниками вітрильників.

— Юрку Йвановичу, може ці шлюпки бідують у морі? Чого ж вони прямо на нас ішли?

— На абордаж брати хотіли,— уже жартує заспокоєний Юрко Йванович.

— Коли б навіть так, як ви думаєте,—додає він, — то й це не велика біда. Завтра вони будуть біля берегів. А зважаючи на їхні розміри та на те, що вони не подавали вогняного гасла про допомогу, можете бути спокійні.

Цей випадок дав багато тем для розмов протягом перших днів нашого подорожування океаном. Але незабаром дві основні теми: спека й майбутній берег відтіснили цю тему на задній плян.

Один по одному мінялися дні, й кожен день ми все ближче й ближче наближались до екватора. Дні були такі схожі, більше, ніж близнюки. Температура вперто тримала живе

срібло високо над 30-градусовою рискою термометра; після півдня сонце світило з півночі, голі люди ховались під ташу або вистоювали чи вилежували годинами під струменем забортної води, що її безперервно викидала кишка на палубу. Паровичники, стомлені до послідку скаженою працею й охоплені ностальгією, цілими днями спали або сварились, нудьгували пасажири, й лише старі матроси та керманичі байдуже ставились до спеки, вчасно виходили на вахту, цілі дні заповнювали якимись безперервними турботами, та тільки вже ввечері, вільні від вахти, провадили безперервні розмови, згадуючи минулі рейси й пригоди та за звичкою неймовірно „травлячи“.

Спека була неймовірна, в паровичні люди ледве вистоювали вахту. У вугільних ямах вугілля було мало, його треба було переладовувати з кошів та віндеку, і вуглярі, стомлені важкою роботою, неймовірним жаром та вугільним пилом, вимагали або притушити один казан, або допомогти їм перевантажити вугілля з кошів до вугільних ям. Скликали загальні збори. Всі розуміли, що вуглярі

мають рацію ставити таку вимогу. Але притушити один казан не можна тому, що це значить — зменшити швидкість руху судна, поставити його під загрозу шторму, що його ось-ось можна було сподіватися в океані й прийти зі значним запізненням до Владівостоку, а значить, вийти з запізненням і звідти, а цього не дозволяв важливий Вранґелівський рейс.

Улаштували аврал. Уся палубна команда разом із машинною та пасажирами допомогли паровичникам пересипати вугілля з віндеку до носової вугільної ями. Працювали з захопленням, хоч і було душно, вугільний пил забивав ніс, вуха, рот, неприємно осідав у горлі, люди вимазались до краю й потім ледве відмилися.

Днів за два потому спостерігали мінення сонця, заготувавши перед тим закурене скло. Це було те саме мінення, що його хотіли спостерігати наші вчені на Суматрі, де його було цілком видно. Як відомо, голяндська влада не дала нашим ученим дозволу на в'їзд до Суматри.

Метеоролог Казимір Романович довго слідкував за міненням сонця, зробив кілька

фото та цілий ряд спостережень і був страшенно радий, що протягом всього часу мінення жодна хмарка не наблизилась до сонця.

— Якщо сьогодні на Суматрі, в цей момент, — звернувся він до геофізика Самійленка, що теж закінчував якісь обчислення, — хмари заховали сонце від чортових буржуяк, і вони нічого не бачили, ставлю в Москві всім святим по свічці.

— А мені що поставиш? — відповідав Самійленко.

Наші наукові працівники мали багато роботи. Казимір Романович та Самійленко день і ніч що-дві-три години вимірювали вітер, температуру повітря, води й ще щось там, електропровідність повітря, вплив температури на поверхню людського тіла, аналізували воду й закубрювали в пляшки зразки води, взяті з-під певної широти та довготи.

Якось я примусив Самійленка зробити спостереження, де важче працювати під час спеки — у паровичні чи на камбузі [1]. Мені вже давно здавалось, що наші коки [2] тер-

[1] Камбуз — корабельна кухня.

[2] Кок — куховар.

плять од спеки далеко більш, ніж духи[1]. І справді, Самійленко виміряв температуру в паровичні й в камбузі; виміряли ступінь нагріву людського тіла там і там, і ці виміри показали, що в камбузі багато важче працювати, ніж у паровичні, коли не зважати на значно й значно більше напруження м'язів у паровичні. Але спека в камбузі більша, людське тіло нагрівається швидше, й повітря не краще, ніж у паровичні. Окрім цого, „коки" працюють 8 годин, фактично навіть більше на день, а „духи" лише 6 — по три години з перервою на 9 годин.

Біолог Багоров безперервно морочився із своїм плянктоном[2], виловлюючи забортну воду й, перепустивши її через центрофуґу, брався за мікроскоп. Якось поночі на його прохання зупинили пароплава, й тут, серед Індійського океану, „Літке" робив маневри, наче під час навчання таскаючи сачки Багорова то взад то вперед, з різною швидкістю. Було хороше так стояти серед ночі, не чути гуркоту машин, не бачити запіненої води за

[1] Духи — так звуть матроси паровичників.
[2] Плянктон — мікроорганізми, що живуть у воді.

кормою з мільйонами водокрутів, що завжди залишаються позаду шляхом, що його пройшов „Літке". Навколо панувала тиша. Лише зорі освітлювали океан, й невисокі покаті хвилі поволі котились в далечінь, зникаючи в темряві. Люди з інтересом слідкували, як Багоров витягав сачки й визбірував надзвичайно багатий улов. Спіймали силу цікавих мікроорганізмів, але особливо нас зацікавила одна надзвичайно ориґінальна, завбільшки з мизинець, але цілком прозора риба.

Якось бачили акул. Їх кілька з'явилися з лівого борту й недовгий час проводили судно. Вночі якесь морське страховище протягом десяти хвилин ішло разом із судном і від швидкого бігу майже до половини вискакувало з води. Сперечались: одні казали — акула, інші — дельфін. Але, поки зібрались викликати експертів, всіх старих моряків, страховище зникло. Прийшов боцман і довго лаявся, що ми його обдурили.

Проходили повз Цейлон. Вахтові другої зміни запевняли, що бачуть береги, а хтось із матросів навіть — будівлі. Я довго дивився в бінокль, але не бачив нічого, окрім хмарної

смужки над бірюзовим обрієм та диму пароплава, захованого за обрієм: його, очевидно наздоганяв „Літке“. Після цього довелося лише заявити, що в бінокль мені вдалося побачити цейлонських слонів, якими перевозять цибіки цейлонського чаю.

Спека спадала, але ночами почалися морози. Звечора небо вкривали хмари, вітер посилювався до 3-4 балів, а раз навіть до восьми. Такої ночі блискавки раз-у-раз освітлювали океан, і бувало видко, як окремі в них вертикальною пружинною лінією падали десь за обрієм. Такими ночами, коли рвучкий вітер починав рвати ташу над палубою ще із дня, а судно тремтіло від його поривів, у матроський мурні звучало:

— Полундра. Нагору до таші.

Люди в трусах вибігали нагору, закривали люки й однайтовнювали таші, згортали їх і принайтовнювали згортки, щоб їх не позривало. Мені пригадується одна така ніч. Звечора легко нагойдувало. Небо захмарювалось, і блискавки раз-у-раз озирали схвильований океан. Я прокинувся близько 12 ночі, а з 12-ї сипнув теплий дощ. Більшість людей.

що спали на палубі та містку, почали втікати на спардек. Я пересунувся під стелю, що між стерновою будкою та плянширом. Нас було троє чи четверо. Дощ мочив ноги, але ми міцно поснули, на те не зважаючи. Коле це враз прокинувся. Хтось зривав із мене ковдру. Рвучкий вітер змушив нас тікати з містка. Скляниці пробили дві години. Судно тремтіло від поривів вітру.

Усю палубну команду викликано на аврал. Треба було швидко здіймати ташу, бо кожної хвилини вітер міг її позривати й однести в море. Без шапки, майже роздягнений, я був на спардеку. Хтось лаючись однайтовлював та різав кінці, а ревізор в одних трусах і водолаз згортали ташу. Довелося лізти нагору до труби, щоб там однайтовлювати пов'язані якимись неймовірними вузлами кінці. Нагорі нас було двоє: Сєня та я. У темряві абсолютно нічого не було видно, й ми кожну хвилину ризикували, що коли нас ни знесе вітром, провалимось до паровичні або покалічимось, зачепившись за якийсь цвях чи крюк. Та все обійшлось гаразд. Правда, з лівого борту кінці позамотувались у ташу,

і нам довелось помучитись, принайтовлюючи згортки. З правого борту справа посувалася швидше, й Сєня навіть мав час лаючись проклинати морське життя, якому він оддав уже 23 роки.

За кілька годин вітер стих. І так було завжди – вночі штурма, аврал, а другого дня, коли сонце пекло неймовірно, матроси пригадували, як прохолоджувались вночі голі під дощем та вітром.

Нудьга за суходолом збільшувалась, і розмови були лише про берег. Коли якось у кают - кампанії я зауважив, що не мав би нічого проти того, щоб тижнів зо два не бачити берега, то радист і мій приятель Сашко накинулись на мене майже з кулаками, заявляючи, що одлупцюють за такі бажання.

Була середина травня. Щоденно сонце тікало від екватору чимраз далі на північ. Тут, майже під екватором, не можна сказати — північ або південь: це та частина світу, що з неба над нею ніколи не світить сонце. На цілих півроку воно перебирається то на північ, то на південь од лінії, що оперезує

земну кулю в її найширшому місці й проходить через Африку, Америку, ряд островів, укритих буйною рослинністю, дарунком чарівного підсоння.

Саме тепер в Індійському океані свіжі мусонні вітри ледве - ледве прохолоджують запалених моряків усіх націй, розгублених на багаточисленних пароплавах далекої плавби, розкиданих на великому шляху з Европи до Індії та Китаю.

Гарячі дні змінювались такими самими душними ночами, що їх нагрівала тридцятиградусна океанська вода й переносили людей у мріях до далеких і близьких островів та материків, де можна заховатись од палючого екваторіяльного сонця в затишок широколистих пальм чи густих кущів і задовольнити жагу льдовим пивом або смачним кафе-ґлясе через соломинку.

На чотирнадцятий день океанської подорожі вахтовий керманич довго вдивлявся крізь бінокль у обрій, щось вишукуючи в напрямі нашого курсу. Настолі в керманичевій буді лежала чергова мапа, і на ній курс, позначений червоним олівцем, упирався

в маленький островок, розташований у кількох милях од Суматри. В англійській лоції цей островок можна знайти під написом „Пульо Вех“—Острів Вех.

За дві години одинадцятимильної ходи ми йшли повз гористий берег, укритий розкішною рослинністю. Суцільна буйно-зелена поверхня вкривала ці горби, такі відмінні од чорних пустельних горбів Піріму та Адену. Дев'яносто пар очей не відривались од цього чарівного краєвиду й пили фарби пальмового суходолу. Зелена база серед водяної пустелі милувала всіх так, що навіть найсварливіші забули свої постійні сварки й принишкли.

Проминули кілька горбів і завертаємо за невеличкий виступ суходолу, щоб увійти до заточини.

Берег зовсім близько. За півтори хвилини шлюпка приставила б нас аж туди в пальмовий гай, такий зелено-життєрадісний, заллятий сонячним промінням.

Хтось уже бачить серед пальм отару мавп, і йому вторить голосний сміх та запитання, чи не глянув він у дзеркало?

Ліворуч залишається головний док, ген оддалік під тим берегом сонний гідроплян на поплавках, ближче маленьке військове судно. За допомогою напівголих малайців причалюємо до бочки.

Парт-Сабанг. 103 білих і кілька тисяч малайців—оце й вся його людність. Місто визирає з пальмового лісу. Звідси здається, що це зовсім не місто, а звичайнісінький лісовий хутір, принаймні з сотнею дерев до кожну будівлю.

За півгодини „Літке“ причалює до пристані вугільних складів; двадцять сім складів простяглося вздовж берега. Справедливість вимагає звати їх не складами, а просто повітками, що під ними зсипано вугілля. Вантажники-малайці та китайці з великими кошиками на спині топчуться до пароплава. У цих кошиках носять вугілля. Техніка невисока для такої великої вугільної станції, як Сабанг.

Біля „Літке“ троє вартових малайців-поліцаїв у брилях із широкими крисами та кривими коротенькими шаблюками. Старший над ними голяндець з однією нашивкою.

Вони вартують, щоб ніхто з нас не втік на берег. Такий дозвіл дістали лише капітан, старший помічник та старший механік. Другого дня його дали ще двом закупникам.

Ми добре вивчили цих поліцаїв. Вони змінюються тричі на день. Один притягає нашу пильну увагу. Ми певні, що тоді, коли він покрученою німецькою або англійською мовою намагатиметься втокмачити комусь із наших „лінґвістів“ потребу приєднання Бельгії до Голяндії, нам пощастить утекти до міста.

Гірші двоє других. Один, типовий червонопикий голяндець, не знає ні німецької, ні англійської мови, й в жадні розмови з нами не встряває. Він лише сердито гукає, коли хтось із наших зіскакує з палуби на пристань і робить кілька кроків уперед. Другий одразу попав під підозріння, чи не з білоеміґрантів він, і коли б він справді розумів російську мову, то міг би наслухатись чимало „компліментів“, призначених спеціяльно для нього.

Двоє наших паровичників сиділи на березі під вугільною повіткою й контролювали малайців - вантажників. Час од часу хтось

вибігав їм на зміну або носив олівець, папір чи шклянку води, на мигах доводячи поліцаєві, що це конче потрібне.

Ці коротенькі екскурсії в кілька кроків по березі спонукали багатьох на невдалу втечу

Увечері першого дня, коли зовсім смеркло паровичник Спірка „змився“ на берег.

А на ранок уже пів екіпажу ладналося приспати увагу поліцаїв. Один по одному виходили на берег і простували до вугільних повіток, а звідти, хто спокійно, а хто похапцем, повертали у ближній завулок. Але коротке сюрчання свистка, й малаєць, тримаючись рукою за держак коротенької шаблі, кидався за втікачем, раз-у-раз повертаючи його назад.

Для того, щоб прорватися крізь поліцайську загорожу, одягались на всі фасони. Хто виряжався в біле парадне вбрання, фетровий бриль та шовкову краватку, а хто витягав найподертішу й найбруднішу „робу“ та замазувався вугільним пилом, щоб скидатися на малайця-вантажника.

Але чимало на палубі було реготу, коли на пристань зійшли дві зовсім незнайомі

загадкові постаті, що на них одразу звернули увагу всі поліцаї.

— Хлопці, що то за мішанина черкаської молодиці з радянським лабазником?

Це запитання стосувалось однієї з цих загадкових постатів. Білий тропічний шолом, русява борода, косоворотка, в руках біленька кешенькова хустинка й на ногах лакові пантофлі — такий вигляд був цієї людини. Вона поволі, під пильними поглядами поліцаїв шпацирувала вздовж пристані, щоразу далі відступаючи од „Літке“.

— А цей шкалик?—Ледве стримався, щоб не гукнути, механік Пилип Іванович, коли й друга постать почала пливти біля вугільної купи. „Шкалик“ був людина низенького зросту в білих черевиках, сіреньких штанцях, непомірно довгому й непомірно товстому для тропіків синьому піджаку й такому самому великому чорноморському кашкеті, прикрашеному форменим радторгфльотським гербом, що сповзав своєму власникові на очі.

За „черкаську молодицю“ правив кінооператор Радзіховський, а за „шкалика“ — співробітник „Комсомольської Правди“—Корольков.

Коли перший викликав у поліцаїв досить тривожний погляд, то, побачивши другого, молодий голяндець так голосно зареготав, що того реготу не почув лише сам Корольков, вся увага якого була сконцентрована на тому, аби вчасно „змитися“ за ріг вугільної повітки. У той момент, коли поліцаї кинулись затримувати Радзіховського, Королькова не стало. Лише години за три чи чотири його, всього спітнілого, стомленого, але й надзвичайно радісного, приставили на „Літке“ під конвоєм поліцая.

Він небагато розповідав про свою одисею. За рогом вугільної повітки метнувся в інший бік, натрапив на автомобіль з малайцем-шофером. Сів в авто й на мигах, та за допомогою кількох німецьких слів, наказав їхати. Проїхався по острову, бачив красиві пальмові гаї, чудесне гірське озеро. В одному місці випив шклянку поганючого пива, за що мусив оддати доляра.

Потім, коли шофер повернув до міста, на першому таки кварталі його затримав полі-

цай. Після довгої, знову таки незрозумілої розмови, йому дозволили купити кілька листівок з краєвидами Сабангу й „етапним“ порядком, передаючи з рук на руки, приставили на судно.

Ще одному паровичникові з кошиком, позиченим у малайця, на спині, пощастило пробратися до міста. Решту завернули, в тому числі й мене, коли я вже був за рогом повітки.

У Сабангу вперше ми поласували кокосовими горіхами, завбільшки з кавун, з твердими як камінь „кісточками“. Розмір такої „кісточки“ дорівнює середній на розмір тикві. У тій кісточці шклянка молока й грамів сто смачної лушпини. Ми взяли цих горіхів на дорогу сотні дві чи три. До них— свіжих ананасів та зеленкуватих бананів, щоб вони достигли в дорозі на пароплаві.

Малайці почастували нас бетелем, і, заплювавши кров'яними плювками всі плювачки, ми були раді залишити Сабанг. Ця радість після Стамбулу була постійна для нас у кожному порті.

Вщерть набитий вугіллям накрижник чекав лише на телеграми з Лондону та Москви.

Телеграми одержали, й ми рушили.

Над островом і заточиною запанувала гарна місячна ніч. Таємниче визирали горби в світлі місячного сяйва, вони наче ховали щось потрібне, але невідоме нам. Стьожкою старовинного срібла ховалося місячне сяйво в морі, а за поворотом з заточини хвилі радісно заплюскали в борти „Літке“, наче зустрілись із старим другом.

VII. ВІД СІНҐАПУРУ ДО ЦУСІМИ

Чорні вітрила. — Розбійницький замок на великому шляху.—Тайфун біля Філіппін.—Штурмуємо.—Оскаженіле море.—У коші.—Без обіду.—Гори Формози.—„Іван Федорович".—Ікемі-Сан та його місто —Тут золота не беруть.—Знімаємо черевики.—Япончата.—Запоріжці в Японії.—Без хліба.—Меценат-ресторатор.—Запізнення на пароплав.—Спека спадає.—Цусіма.—Незабаром дома.

Ми ввійшли в Малаккську протоку. Ліворуч бовваніли береги Суматри. В далині, в тумані пропадали гори. У бінокль можна було роздивитись багату рослинність, що серед неї подекуди здіймався димок і пригадувалося з географії, що ми йдемо повз багатющі плянтації кавчуку, що нині в світовій політиці має таке саме значіння, як вугілля та залізо. Ішли поволі 8—10 миль на годину, бо вугілля, взяте в Сабангу, було погане

й давало величезну кількість перегарків. Траплялося чимало невеликих островів, якось на обрії помітили човни під чорними вітрилами й пригадали минулі часи, коли води Малаккського архіпелагу були вславлені піратами. Але минув день, і ми зустріли цілу фльотилію рибацьких човнів під червоними вітрилами. Очевидно, малайці люблять кольроові вітрила. Повз нас хвилі проносять уламки пальм, листя та кокосові горіхи. Вночі проходили Малакку, її вогні залишились далеко ліворуч. Вітер з норд-осту посилювався, на сході росла чорна хмара, треба було поспішати згортати ташу. За пів-години ми попали в невеличку штурму, а цілу ніч нас мочив дощ. Дощ був справжній тропічний. Уночі протягом чотирьох годин, не зважаючи на дощ, ми стоїмо на містку в самих трусах, і лише наприкінці вахти згадуємо про ґумові плащі. Екватор швидко наближається. Сьогодні наша географічна позиція—10° східньої довготи й 2° 24′ північної широти.

Проходимо Сінґапур. Десятки островів, укритих буйною рослинністю — пальми й

трави. Багато маяків. Сила-силенна білих цистерен, розкиданих по різних островах, і величезні будівлі в глибині заточини, приблизно в милях трьох-чотирьох од нас. Незчисленна кількість пароплавів. Аеропляни. Це все залишилося позаду, коли ми вийшли з Малаккської протоки.

Курс зюд-ост різко змінено на норд-ост. не дійшовши семидесяти миль до екватору.

Було ще три дні до Формози. Люди, змучені спекою, тяжкою працею, поганими харчами, в наслідок попсованих продуктів, журились за берегом і вираховували години прибуття до Келунгу.

Саме наприкінці того дня радист виліз із своєї буди з клаптиком паперу в руці й побіг на капітанський місток.

— Костянтине Олександровичу, є радіоповідомлення про тайфун.

Капітан мовчки прочитав радіограму.

У напрямку від Філіппінських островів до Гонконгу мчав тайфун із швидкістю 60 миль (105 верстов) на годину. Коли напрям його не зміниться, все буде добре, він нас не захопить.

Протягом ночі вахтові хвилювались, слідкуючи за вітром, небом та барометром.

Минув спокійний, гарячий тропічний ранок, і стомлені спекою люди не догадувались, що це останній гарячий день рейсу.

Вечір 26 травня був хмарний. Вітер із 2 балів переходив на 4. Хвилі побільшали, й почало похитувати. Треба було здіймати ташу.

Сипнув дощик, і люди потягли матраци до кают та мурень. Частина влаштувалась у червоному кутку.

На палубі рвав вітер, ішов дощ, подекуди вода пробивалась з палуби крізь щілини, обмочувала столи, канапи й зливалась у калабані на підлогу. Вперше за довгі дні подорожування загорнувшись у ковдру, спалося з насолодою й здавалося, що хитавиця лише загойдувала.

Близько півночі мене розбуджено. Водолаз Чумак шукав мене серед сонних тіл, що завалили собою й своїми матрацами червоний куток. Вахтовий керманич Юрко Йванович викликав мене на вахту.

Міцно тримаючись за стомки та бар'єри ми перебігли до східньої стернової буди,

де, захопивши непромокального плаща, я подався на капітанський місток. Чорною масою зігнувся стерновий над штурвалом, безупинно відкидаючи то в одну, то в другу сторону держаки колеса. Спереду, через пляншир ледве-ледве побризкувало водяним пилом і скроплювало місток.

Прямуючи з кінця в кінець, я підійшов до маленького піддашку над лівобортним машинним телеграфом. Там заховавсь од водяного пилу Юрко Йванович. Він зустрів мене надзвичайно весело.

— А братішечка....а.... сачкувать хочеш? Може вкачує? Коли морякувать, так морякувать.

Під час штурми Юрко Йванович найвеселіша людина на судні. Він безперервно щось наспівує, коли немає жодної серйозної погрози, на палубі він дає матросам найжвавіші розпорядження й сам завжди в найнебезпечніших місцях, а в кают-компанії в ці дні він помітний своїм величезним апетитом, з'їдаючи по 3 порції за хорих пасажирів чи молодих моряків.

Навколо судна щось клекотіло в темній

безодні. Щохвилини дужчав вітер, і, коли боцман із старшим матросом пішли забирати дві бухти кодоли з півбаку, ніс накрижника почав забирати воду. Саме тепер, коли ми допалювали запаси вугілля й судно спорожнилось, ніс „Літке“ стирчав над водою, але хвилі, що йшли назустріч, перекочувались через півбак, з силою падали на горішню палубу й своїми бризками заливали капітанський місток, що на височині 45 футів.

— Полундре.

Вигук Юрка Йвановича розрізав гуркіт оскаженілого моря й свист вітру, коли велетенська хвиля неслася на судно. Боцман і матрос кинулись до фок-щогли й міцно її обійняли. Ніс глибоко заринав у воду, і хвиля котилася через півбак, по коліна, а то й по пояс заливаючи матросів.

— Чорти його понесли туди,—лаяв Юрко Йванович боцмана.

— Бо-цма-ане, до-сить, забирайся звідти.

Але боцманові треба було ще щось принайтовити, й він, відіславши матроса, залишався на півбаку, ризикуючи щохвилини бути змитим у море.

Вахтовий керманич полетів на півбак. До мене на місток долітали окремі слова голосної лайки Юрка Йвановича, що гнав боцмана з півбаку й не менш енергійна відповідь боцмана, який покрученою російською мовою пояснив щось про линву.

Саме в цей момент дві величезні хвилі одна по одній набігли з моря на ніс, маса води прокотилася через півбак, і я стратив з очей постаті сварливих моряків. Мене обдало принаймні бочкою солоної води, й поки я витирав очі та відпльовувався, півбак уже вдруге був під водою. Для мене досі незрозуміло, як тоді не змило боцмана й Юрка Йвановича, коли вони були майже з головою під водою.

Але в наступний момент обидва залишили сварку, боцман забув про свою линву й швидше за десятибальний вітер, що кип'ятив море, понеслись на спардек.

Вітер діходив 11-ти балів. Уже пооблам-лювало й позривало лати для таші, проламало закритий водозбіг на верхній палубі, відірвало кусок плянширу на розі спардеку й змило кодольний ящик. Капітанський

місток заливало безперервними величезними бризками, й стерновому запропонували перейти до спідньої стернової буди. Він одмовився.

Од сильного хитання та вітру хилиталось серце дзвону, й він безперевно подзвонював. Біля швидкоміра відірвалась електрична лямпа-летучка, й ми не знали, з якою швидкістю ми посуваємось. Тиск пари був надзвичайно низкий, а кількість обертів ґвинта мінімальна. Юрко Йванович гадав, що ми йдемо 4 милі на годину. Чумак розраховував на 5. Після того, як я розшукав нашого електрика, старого Сердюка, й він полагодив летючку, обчислили, що з другої до третьої години „Літке" пройшов лише 3 милі.

Новий ранок був неприємний: сірий, мокрий, солоний і хорий. Навколо клекотіло й булькотіло море й трисаженні буруни, запінившись од пасії, заливали й бак, і корму, запльовували спардек і містки.

У паровичні не вистичало людей. Треба було перештивати вугілля з кошів до вугільної ями. Там працювали лише паровичний старшина та один паровичник. Але всі

вони, що ніколи не одмовлялись від будьякої роботи, тепер лежали хорі.

У вузькому коші було душно й темно. Вугільний пил забивав ніс, рот, горло й легені. Як не дивно, а хитання тут відчувалось значно сильніше, ніж на палубі, й куски вугілля безперервно били мене по ногах. Треба було лопатою насипати вугілля до кошика й потім той кошик випорожнювати через спеціяльний проріз у палубі до вугільної ями, звідки паровичники підвозять його тачками до паливень.

Здавалося, що тут не витримати й п'яти хвилин. Я працював один. Паровичний старшина штивав з коша по другому борту. Треба було твердо стояти на ногах, бо в той момент, коли там десь вгорі хвиля засовувалась до вугільної купи, великі брила заваджали набирати повну лопату дрібного вугілля, а кошик здавався без дна.

Один по одному кошики з вугіллям із гуркотом висипались до ями. Я налічив їх щось чотирнадцять чи що й втратив лічбу.

Було душно. Я скинув усе, що можна було, але піт ллється однаково. Минуло

двадцять хвилин, півгодини, година, вже близько дві години. Ще якась година та кілька хвилин, і вахта закінчена.

Але щось важке давить у грудях, голова запаморочена, у вухах шум. У роті з'являється якась солодка слина й відчуваю, що, коли за хвилину не вискочу на палубу, то „травну".— Кидаю лопату й поспішаю через порожній верхній трюм у темний закамарок до дверей спідньої носової мурні, а звідти вже, думаю, вискочу на палубу. Але двері замкнено. Стукаю. Тільки хто ж почує тут мій стук?

Повертаю назад. Чую — підкочується до горла. Чи витримаю? Щоб добратись до палуби, треба мінімум п'ять хвилин. Трюм— кіш — незручна довга драбина до паровичні— ціла паровичня, машиновня далі по східниках нагору. А мене вже прориває. Я гикаю. Ще раз. Тихенько спускаюся долі на купу вугільного сміття й розпластовуюсь на ньому. Лежу хвилину, другу... Стає легше, й я сам до себе посміхаюсь.

За чверть години був на палубі. На кормі біля дверей до машини сидів блідий другий механік.

— Ну, я „травнув“!

— Хіба?.. Перший раз за штурму?

— Еге ж. Паровичня підвела. На палубі не бере. Там узяло.

— Ну так будемо компаньйони. Я оце тільки но теж за борт зазирнув.

У каюті лежали хлопці.

— Як, хлопці, „травите“?

— Здається, уже печінками...

Я більше не „травив“. Свіже палубне повітря правило за найкращі ліки.

Минула ще доба. Вітер спав до дев'яти, але штурма не вщухала. Проте, троє чи четверо нас розташувались на ніч на палубі. Один спав на гамаку, другий під захистом шлюпки, а я вмостився біля радіобуди. Ми закутались у мокрі від солоних бризків ковдри й спали так міцно, що коли б не вахтові чергових вахт, то попросипали б свої вахти.

— І як це вас, чортів, не позмивало? — лаявся молодший керманич.

Ішла третя доба. Вітер спав до п'яти-шести, й лише море клекотіло балів на вісім. У далечині показалися гори Формози.

Змінили курс на ост, і кільова хитавиця змінилася на бокову.

Назустріч нам траплялись рибацькі шхуни. Ще кілька годин нашого повільного ходу й будемо в порт-Келунзі.

А вугілля в нас залишилось уже менше, ніж на добу.

*

„Літке“ стояв перед входом до заточини. На щоглі карантинний та лоцманський прапори. Першого викликали лікаря, другого лоцмана. Ми чекали на лоцмана, що мусив, згідно з морськими звичаями, провести нас до заточини. Але лоцман не з'являвся. Капітан дав наказа, й накрижник поволі, самостійно почав просуватися за кам'яний мол у заточину. Ліворуч і праворуч здіймалися гори, вкриті зеленою рослинністю, а на березі заточини розкинулося місто. Біля причалів та на рейді стояло кілька пароплавів під японськими прапорами, маленький білий пароплавчик під данським прапором, а з глибини визирав велетенський японський понадредновт. Велика кількість кунгасів та невеличких човників заповнювали заточину.

Ми проходили серед цих суден, наблизились до пристані, й матроси готувались закинути кітву біля бочки, що в кількох сотнях метрів од берега. Саме в цей час нам назустріч затріщав моторний катер із кількома людьми на ньому, що махали руками й щось гукали нам.

Виявилось, що ті люди вимагали, щоб наше судно повертало назад і виходило з заточини. Тривога пробігла серед людей. Невже японці нас не тільки на берег не пустять, а не дозволять навіть зайти до заточини? Таких випадків із радянськими пароплавами в Японії не буває. Але ж ми не в самій Японії, а на Формозі, що є японська колонія. До того ж порт Келунг не звичайна торговельна гавань, а й морська фортеця.

Ми вийшли назад у море, й в цей час до нас наблизився катер. З нього на борт вилізло троє японців і за хвилину пояснили нашим керманичам, у чім справа. Виявилось, що без лоцмана ми не мали права заходити до заточини, бо незнання морського дна у вході в заточину загрожувало суднові не-

безпекою. Отож, для нас і приїхав лоцман, що мусив провести нас до гавані. Власне, справа розшифровувалась просто, — за те, що лоцмани супроводять судно, треба платити певну суму грошей.

Після лікаря, що нашвидку оглядав команду, ми перейшли в розпорядження поліції. Нас перераховували, урядовці портової управи переглянули наші документи, й ми дістали радісну звістку, що нас пустять на берег. Про це нам сказав маленький японець, урядовець поліції, що єдиний на ввесь порт Келунг знав російську мову. Він одрекомендував себе „Іваном Федоровичем“, запропонував свої послуги й обіцяв за півгодини всім нам видати перепустки. Справді, за півгодини ми були на березі, в одній із кімнат великого будинку... поліційної управи. „Іван Федорович“ диктував якомусь писарчукові наші прізвища, які той писав на перепустках, а потім зібрав усіх нас до гурту й сказав коротеньку промову. Зміст промови був приблизно такий:

— Панове, ми знаємо, що ви понад 40 день були в морі, вас не пускали на жодний

берег, протягом кількох тижнів ви не бачили землі, й ми знаємо, що ви надто скучили за суходолом. Ми зробили все, щоб дати змогу вам скористуватись із недовгочасного перебування в нашому порті. Зараз ви розійдетесь по місту, й ми сподіваємось, що ви поводитиметесь пристойно, й, саме головне, на що мушу звернути вашу увагу — не провадитимете жадної аґітації та пропаґанди. Ви знаєте, що державний лад Японії значно різниться від державного ладу радянської Росії, й про це ви, будь ласка, не забувайте. Окрім того, попереджаю — ви можете вільно ходити по всьому місту, лише не переїжджаючи на той бік заточини.

Потім ми довідались, що по той бік заточини є фортеця й, звісно, жоден із нас не мав ніякої охоти їхати туди. З тих самих причин поліція забрала всі наші фото-апарати й опечатала їх.

Всі хлопці, вільні від вахт, рушили до міста, а „Іван Федорович“ тим часом повернувся на судно, близько зазнайомився з нашою кают-компанією, привіз нам якихось японських книжок, а сам просив у нас ро-

сійських. Пізніше в червоному куточку він побачив статут та програму ВКП(б) і почав настирливо просити, щоб йому подарували цю книжку. Зрештою хлопці погодились і, надписавши на книжці, що вона подарована „Івану Федоровичу“ на його власне прохання, віддали йому статут та програму.

Келунг — невелике місто, з чистенькими, добре забрукованими вулицями, з величезною кількістю крамниць, із рикшами, що стоять поруч автомобілів, з японцями-крамарями й китайцями-робітниками. Ми йшли вулицями й дивувались, що кожна вулиця була наче одна величезна крамниця, яка простяглася від рогу до рогу. Покупців у крамницях було мало, крамарів не було видно, — вони, заховавшись вглиб у затінку, клопотались біля якихсь своїх хатніх справ і наче з неохотою виходили назустріч покупцям. Перше, чим ми зацікавились у цих крамницях, це були сотні різних дерев'яних боженят, богів радости й богів суму, перших — гладких, лисих, широколицих, других — худих, із страшними рогами, з татуйованими обличчями. В одній крамниці зустріли

чималу партію спиночухалок „хя-оци“, як вони звуться по-японському. Таку спиночухалку до цього часу мені довелося бачити лише в Олександрівському палаці в Дитячому селі, у кабінеті Миколи II, — то був йому подарунок од японців. Ми захопились спиночухалками, боженятами, сірниками з оригінальною реклямою, паличками для їжі та десятикопійчаними китайськими гостроверхими брилями з широкими крисами.

Насамперед, одвідали ми ресторан та кафе. Зголоднілі під час рейсу, коли всі наші продукти попсувалися від спеки, бувши останні дні підчас штурми без обіду, ми накинулись на різні страви, що за ними заскучали, та взялися до холодних напоїв, кафе-ґлясе, морозива, кавунів, бананів та різної садовини. Лише одного нам не дали в японських ресторанах — хліба. Тут хліба майже не знають, лише в двох чи трьох ресторанах знайшовся хліб. Біфстекс коштував 45 сен, а два маленькі шматочки хліба до нього — 50 сен. Та ми швидко призвичаїлись їсти без хліба, якого мали досить на пароплаві.

Того таки дня пішли до японського театру.

Взявши квитки, рушили до фойє, але виявилось, що перед тим, як увійти до театру, треба.... роззуватися. Довелось роззуватись. До японського театру можна зайти в брилі, в пальті, але не в черевиках. Черевики ви мусите скинути й замінити спеціяльними капчиками, й лише тоді вас пропускають до залі. Антрактів тут немає й тому до залі впускають безперервно. Чи ви прийшли на початку вистави, чи всередині, чи при самому кінці — берете квиток, скидаєте черевики й входите до театру. Прислужниця показує вам ваше місце, й ви, здивовано оглянувши залю, не побачивши ані крісел, ані лав, спускаєтесь долі й якзручніше розташовуєтесь на рогожі. Ви можете сидіти, підібгавши під себе ноги, можете їх витягти й нарешті, можете зовсім лягти й лежати. За хвилину до нас тихою ходою підходить інша служниця, подає на таці чайник з чаєм та чашки, пропонує сірники й цигарки. Ви п'єте чай, палите цигарку й одночасно дивитесь, що діється на коні. А там щось на зразок мюзик-голу, один естрадний нумер змінює інший, музика змінює акробата, після танців

ідуть невеликі сцени, а далі виступає якийсь штукар.

Ви оглядаєтесь навколо, бачите японців, що поприходили до театру цілими родинами, чоловіків із жінками й дітьми, матерів із немовлятами; за кілька місць далі сидять військові матроси, байдуже поглядаючи на кін, задумливо розпластався на своїй рогожі молодий японець, раз-у-раз затягаючись своєю цигаркою й пускаючи цілий стовп диму. Тут таки між рогожами пробігають діти, що одночасно й дивляться виставу, й граються між собою. Але характеристично, що жадного галасу ви не чуєте. У театрі надзвичайна тиша. Килими й рогожі приглушують звуки кроків, і мені пригадався китайський театр, що його довелося бачити кілька років тому у Владівостоці. Там теж п'ють чай, курять, голосно розмовляють між собою, але жадного порівняння з японським. Коли в японському тиша, якась затишність, і там можна відпочивати, то в китайському навпаки — неможливий гамір, що не дає змоги розібрати жодного слова, страшенна духота й надзвичайний бруд.

Другого дня команда „Літке" одержала зарплату. Моряки дістали свій заробіток золотими англійськими фунтами стерлінґів. Стерлінґи треба було обміняти на ієни. Але яке було наше здивовання, коли в банку прийняти наше золото відмовились, а паперові фунти стерлінґів моментально обмінювали на японську валюту.

— Чому у вас не приймають золота? — питали ми „Івана Федоровича".

— Очевидно, багато його є, — сміючись відповів він... і пішов до банку, щоб поговорити в нашій справі.

Кінець-кінцем банк погодився зробити виняток, і золото нам обміняли на паперові ієни, що мусили залишитись у Келунгських крамарів та рестораторів.

Незабаром у нас знайшовся приятель. Ми обідали в одному з ресторанів, коли його господар, підійшовши до нашого столика, почав із нами розмовляти. Балакав з ним Сашко, що знав слів із 40 англійських. Як би там не було, але мовного запасу англійських слів у Сашка вистачило на те, щоб ресторатор за годину вже запросив нас до

себе в кімнату, запропонував рогожі, почав учити грати в „го“ [1], понаносив якихось книжок і щось довго про них розказував. Сашко уважно слухав, хитав потверджуючи головою й потім, повертаючись до мене з серйозним виглядом, наче б то перекладаючи мені те, що говорив японець, казав:

— Отут я якраз нічого не можу зрозуміти, але ось зараз мушу зрозуміти.

Як би там не було, а японець був надзвичайно задоволений із своїх гостей, показав нам свій садок із невеличким басейном, де плавала різна рибка. Потім пішли разом до книгарні, там вибрали кілька японських журналів та взяли по великій книжці, де на обкладинці були витиснуті рєпінські запорожці, а під ними підпис російською мовою: „Три русских писателя — Гоголь, Чехов и Голький“.

Це був переклад японською мовою кількох творів Гоголя, Чехова та Ґорького, що його японці зробили „Гольким“. Там таки вміщено й Тараса Бульбу.

Взявши книжок та листівок з краєвидами

[1] Японська гра пішаками на шахівниці.

Формози й тубільцями племен Савадж, що їх понад 600 родин живе в диких горах Формози й до цього часу не скорились японцям, ми рушили на пароплав. Цього дня „Літке“ залишав порт Келунг. Ми затримались у книгарні й запізнились на пароплав. Уже 40 хвилин, як він мусив рушити в море, й вже цілу годину капітан нервував, що п'ятьох пасажирів немає з берега. Але от підійшов наш човен, ми вже на палубі, піднято кітву, й накрижник вийшов із заточини. А нас п'ять, вислухавши нотацію старпома, йдемо до капітана просити пробачення.

Проте, тепер настрій попсувати комусь із нас уже важко. Ще кілька днів, і ми будемо вдома.

31 травня ми йдемо Східньо-Китайським морем, спека змінюється прохолодою, й ми фактично спочиваємо після гарячих тропічних вод, останньої штурми й безперервної гонитви вулицями Келунгу. Правда, обмаль харчів, і доводиться їсти останні консерви, щоб їх запити останнім вином, яке ще сьогодні нам дозволив випити лікар. Адже ми вже залишили тропіки, й порцію вина скасовано.

Нетерпляче ждемо, коли наш радист зв'яжеться з Владівостоком, щоб передати наші радіограми й повідомити про швидке прибуття туди накрижника. Нарешті, 2 червня дістали радіограми з радіо-станції накрижника „Добрині Нікітіча", що стоїть у Владівостоці. Проходимо Цусіму, старі моряки згадують про те, як тут японці знищили царську фльоту.

Ранок 4-го червня, невеличкий туман, що швидко зникає під промінням сонця. Ми проходимо якісь острови й наближаємось до острова „Скрипльова", що недалеко вже від „Русского Острова" та заточини „Золотий Ріг". Ще кілька хвилин, і ми побачимо Владівосток. Маяк Скрипльова перший вітає нас сиґнальними прапорами, що визначають: „вітаємо із щасливим закінченням рейсу".

За півгодини в „Золотому Розі" нас вітають гудками й прапорами пароплави, що стоять там, а до борту „Літке" причалює катер „Славянка" з представниками влади, громадських організацій, моряками й родичами наших владівостокчан.

Тропічну частину Вранґелівського рейсу— закінчено.

ЧАСТИНА ДРУГА

МОРЯМИ ПІВНОЧІ

Штурман далекої плавби
Є. Д. Безсмертний.

І. ГОТУВАННЯ ТА СКЛАД ЕКСПЕДІЦІЇ

Нас звуть божевільними й обвинувачують в авантурі. — Капітан Міловзоров ручиться за нашу загибель. — За „Літке“ більшість. — У доку — Не вистачає чорноробів. — Дальзавод дає обіцянку й додержується її. — Змагання семи редакцій. — Днювальним паровичником за полярне коло. — Полярні вовки. — Українці-полярники. — Вантажимось. — Шестеро відважних. — Паливні розпалено. — На чотири чи на чотирнадцять?

Катер портової управи підійшов до борту „Літке“, й група владівостокчан, що поспішила нам назустріч, швидко підіймаючись східниками та вітаючись із гостями, перейшла на спардек, а звідти на нижній місток, до дверей капітанської каюти. Вітають нас радісно, розпитують про подорож, де сходили на берег, як витримували спеку, чи було важко під час штурми, як показав себе „Літке“ під час переходу, та разом інформують і про події за півтора місяці у СРСР. Ми з ціка-

вістю слухаємо про всесоюзну шістнадцяту партконференцію, про конфлікт між СРСР та Китаєм, останні події на східньо-китайській залізниці, чутки про можливість війни. Нас слухають іще з більшим інтересом, коли оповідаємо про екзотичні береги Суматри й Формози, про пекельну спеку в Червоному морі, поліцайські кордони в колоніяльних портах, чорних вантажників Порт-Саїду і їхніх доглядачів із нагаями, про шалену триденну штурму в Південно-Китайському морі силою в одинадцять балів. Моряки, співробітники АКО, газетярі, співробітники митниці, начальник ДПУ, редактор газети „Красное Знамя“ в тісному оточенні літківців уперше оглядають нашого красуня накрижника.

Пароплави в заточині здіймають на щоглах прапори й теж вітають „Літке“. На березі видно натовп людей — то вільні від вахт моряки, портові робітники та, мабуть, родичі декого з наших владівостокчан ждуть, коли накрижник підійде до причалу. Тут ждуть його вже давно. „Красное Знамя“ сьогодні вмістило повідомлення, передане вчора з „Літке“, про прибуття сьогодні о дванадцятій

годині дня. Прибули, правда, трохі раніше.

Але відразу ж крізь тон теплої зустрічі відчули ми стриману домішку якогось скептицизму та іронії. Про майбутній рейс на о. Вранґеля ніхто не згадував і, очевидно, цілком свідомо, бо коли хтось із наших порушував це питання, більшість із прибулих відмовчувались. А один із газетярів зауважив:

— Побачимо... Ми проти вас кампанію вели.

— Чому?

— Не годиться ваш накрижник для полярного рейсу.

Того таки дня ми дістали докладну інформацію про причини тої прихованої іронії.

Капітан Міловзоров – старий моряк, і до того, видатний полярник. Він умістив статті про те, що „Літке“ не придатний для походу на острів Вранґеля. Зимою він приїздив до Севастополя, оглядав „Літке“ й знову висловився проти того, щоб накрижник ішов у такий небезпечний полярний рейс.

До слів Міловзорова прислухалися. Серед моряків тихоокеанців Міловзоров має авторитет, як досвідчений полярник, посідаючи

друге місце після капітана пароплава „Воровський“, що нині вже не водить пароплавів у полярні рейси. Отже, немає нічого дивного, що більшість моряків Далекого Сходу, ніколи не бачивши „Літке“, були згодні з капітаном Міловзоровим. У місцевих газетах вміщали статті, що рейс „Літке“ до Вранґеля—це божевілля, й що від цієї справи дхне авантурою. Міловзоров широко розгорнув кампанію проти „Літке“, посилаючись на те, що „Літке“ — накрижник, а не криголам, що він спалює понад 100 тонн вугілля на добу, а може взяти з собою максимум 1000 тонн, що „Літке“ не може взяти потрібної кількости вантажу, який треба приставити на острів Вранґеля, та на неможливість протягом місяця відремонтувати накрижника так як слід, після криголамної кампанії в Чорному морі та десятитисячемильного переходу навколо Південної Азії.

І лише невеличка група прихильників „Літке“ висловлювала сподіванку, що накрижник виконає відповідальний рейс, а капітан Дубліцький безперечно проведе судно і його екіпаж через полярні криги.

Звісно, всі ті, хто залишався на „Літке“ на новий рейс, мали раз-у-раз виступати в дискусіях про спроможність накрижника. Міловзоров і його прибічники після того, як урядова комісія категорично висловилась проти посилання на Вранґеля пароплава — „Ставрополя“ й не дала згоди на посилання криголама „Седова“, що працює в Архангельському порті, висували новий проєкт заміни „Літке“ криголамом „Добриня Нікітіч“, що саме ремонтувався тоді у Владівостоцькому порті. Якийсь невідомий автор видрукував статтю в морському журналі „На вахте“, де доводив потребу припинити зайвий, на його думку, ремонт „Літке“ й пропонував негайно відрядити в експедидію криголам „Добриню Нікітіча“, який мав взяти на причал шхуну „Чукотку“. „Чукотка“ мусила везти вугілля для криголама. Звісно, цей проєкт був абсурдний, бо „Добриня Нікітіч“, хоч і дводимарний, але вдвоє кволіший за „Літке“. Окрім цього, він надто неповороткий і непридатний для плавби в торосистих кригах Східньо-Сибірського моря.

Власне, з першого таки дня приходу до

Владівостоку ми були вже впевнені, що жадних змін у посиланні якогось іншого судна у Вранґелівський рейс не буде.

Лише багатьох нас цікавило, чому Міловзоров проти „Літке“, чому Міловзоров так гаряче розпочав цю кампанію, що діходить явної абсурдности, коли висувається пропозицію послати на Вранґеля „Ставрополь“, а не „Літке“. Адже всім відомо, навіть тим, хто ніколи не бачив „Літке“, що „Літке“ довгий час працював у криголамних кампаніях на Білому та Чорному морях, проводячи пароплави через кригу, рятуючи їх в холодні крижані зими від аварій. А „Ставрополь“, хоча й ходить в полярні рейси, але, окрім того, що спалює мало вугілля та в крижаних затисках, дякуючи своїй конструкції, має деякі шанси бути витисненим на кригу замість того, щоб бути розчавленим, ніяких інших криголамних якостей не має.

Той самий „Добриня Нікітич“ не раз виходив із заточини, щоб допомогти „Ставрополеві“ пробитися через нетовсту кригу до Золотого Рогу.

Вперше про Міловзорова я чув давно,

років два тому, від Миколи Костянтиновича Новицького[1]. Останній розповідав, як в часи громадянської війни він їхав на пароплаві „Симбирск“ із Владівостоку в Шанхай. „Симбирск“ вів капітан Міловзоров, а належав пароплав тодішньому Д. С. урядові, що орієнтувався на Радянську Росію, й де керували більшовики (1920 р.) Міловзоров зайшов до Наґасакі, де замість двох діб простояв 11 днів, потім пересадив пасажирів на американський пароплав „Експрес оф Ейжла“, а „Симбирск“ залишив у Наґасакі, передавшися разом із пароплавом в розпорядження еміґрантського товариства т. зв. Паризького Правління Добр. Флота. Щось років із два Міловзоров вештався по морях, поки нарешті дійшов потреби повернутись разом із пароплавом до Владівостоку й просити амнестії. Діставши її, він добросумлінно працював у Радторгфлоті. Пізніше старі матроси розповідали мені багато про Міловзорова, починаючи з того моменту, як він почав свою кар'єру прибиральником на камбузі. Ще до

[1] Колишній далекосхідній редактор „Красного Знамени“, нині — заст. ред. — „Вісті ВУЦВК'у“ на Україні.

імперіялістичної війни 1914 року він став за полярного капітана. Був випадок, коли, затертий кригами, він залишився на зимівлю за полярним колом. Харчів було мало, харчі були погані, більшість людей не були знайомі з умовами полярної зимівлі. Серед екіпажу були захорування. Але важко були лише матросам та паровичникам. Командний склад, що жив окремо, почував себе не погано. Між кают-компанією й командою зростав антагонізм. На великдень, після того, як комсклад розговівся білими пасками, крашанками, консервованим молоком й дорогими винами, капітан із старшинами пішли до матросів та паровичників „христосуватись". А ті лежали в трюмі голодні, маючи лише погані сухарі та солонину. Обурення команди проти начальства дійшло апогею. На судні виник бунт, що його з великими труднощами Міловзорову вдалося придушити.

Після того випадку протягом кількох років Міловзорова в полярні рейси не посилали, але згодом він ізнову почав водити пароплави за полярне коло на Колиму. Одного разу дійшов Лени, а 1926 р. був на Вранґелі. Повер-

нувшись разом із пароплавом до Владівостоку й діставши амнестію, Міловзоров протягом усіх цих років чесно працював, виявив себе, як добрий моряк, і за один із полярних рейсів дістав навіть нагороду — орден Червоного трудового прапору. І тепер навіть ті моряки, що колись їздили з капітаном Каргальськовим до одного з чужоземних портів спеціяльно з наміром забрати пароплав, якого він відмовлявся привести в радянський порт (правда, захопити пароплава не вдалося, хоча Міловзоров і капітан Каргальськов, посланий од ДВР, схопилися навіть за зброю), не можуть закинути щось цьому капітанові щодо роботи чи хоча б дріб'язкових злочинів перед радянською торговельною фльотою. Але Міловзоров виявив тут надзвичайну персональну амбітність, що й довела його до цього абсурдного конфлікту з „Літке", який потім у майбутньому закінчився майже трагічно.

Та останнє трапилося значно пізніше, й про це читач довідається далі.

Отже, капітан Міловзоров ручився за нашу загибель у полярних кригах, десь там у районі Вранґеля, в тих місцях, де 50 років тому

крига затерла й розчавила відому американську шхуну „Жаннетту“, що її надіслала до північного полюса та на розшуки шведського полярного мандрівника Норденшільда редакція газети „Нью-Йорк Геральд“. Капітан Міловзоров пророкував нам, що за кілька день після виходу в полярне море в „Літке“ не вистачить вугілля, вийдуть усі пальні матеріяли, й тоді могутній накрижчик, затертий полярними кригами у наслідок недостатнього ремонту, буде розчавлений і піде на дно, залишивши свій екіпаж на плавучих кригах, що їх течією й понесе на північ в напрямі полюса дрейфон Нансенівського „Фрама“.

На декого ці розмови справили враження, й в нас навіть був випадок, коли один паровичник, ставши на роботу, працював протятягом місяця на ремонті накрижника, а перед самим виходом у рейс, напившись п'яний, заявив, що він у полярне море на „Літке“ не піде, бо вважає, що йому ще рано вмирати.

Та з кожним днем нашого перебування у Владівостоці, репутація „Літке“ в очах владівостокчан кращала. День-у-день накрижника оглядали старі досвідчені моряки, й кожен із них, оглянувши судно, говорив:

— Досі я був зовсім іншої думки про це судно. Безперечно, що воно краще й за „Ставрополь“ і за „Добриню Нікітіча“.

Минуло не більше двох тижнів, як ми почували себе вже господарями становища. Владівосток був за нас. І лише екіпаж „Ставрополя“, що готувався до полярного рейсу вздовж сибірського берега до гирла річки Колими, не хотів визнавати очевидного для всіх, що „Літке“ — найпридатніше судно для Вранґелівського рейсу. У порті, в кав'ярнях та пивницях, у вільні хвилини перекидалися гострими словечками „ставропольці“ з — „літківцями“.

А тим часом із полярного моря надходили погані вісті. Пароплав „Астрахань“ в середині червня затерла крига в Анадирській затоці Берінґового моря. Шхуни „Колима“ та „Елізіф“, затерті кригою в Східньо-Сибірському морі ще 1928 року, стояли там досі, не маючи змоги вирушити. Від капітана шхуни „Колима“ одержано повідомлення, писане ще в грудні чи січні. Це повідомлення чукчі на

собаках везли до Нижнеколимську, а відти таким же шляхом воно добиралось, здається, до Якутську й зрештою за півроку прибуло до Владівостоку. Шхуна „Колима“, що ходила 1928 року в гирло річки Лєни, не дійшла до кінцевої мети своєї подорожі. Зустрівши важкі криги, вона мусила повертати назад. Зайшовши до Нижнеколимську, там вивантажила вантажі, призначені для Лєни. Намагалися вони того таки року добратись до Владівостоку, але не вдалося. Море замерзло й біля Шалаурових островів довелося стати на зимівлю. Капітан шхуни Сіднєв писав, що в грудні велика крижана штурма зірвала шхуну з кітви й понесла в море. З великими труднощами вдалося зберегти шхуну протягом тих кількох день, коли крига загрожувала розчавити її. Кінець-кінцем пощастило повернутись назад до Шалаурова острова, там закинути кітву та прикріпитись кодолами до берега. Між іншим, серед екіпажу шхуни виникли деякі непорозуміння, що надзвичайно несприятливо відбилося на умовах зимівлі. Одночасно з цим Сіднєв сповіщав, що чукчі, які приїздили на шхуну, пере-

казували, ніби бачили в одному місці на березі уламки якогось судна, що їх викинуло море, а на кригах знайшли невеличкий намет, бе були трупи кількох замерзлих европейців. Очевидно, цієї зими в Полярному морі трапилася ще одна трагедія. З'ясувати, що за судно, не вдалось. Очевидно, це було якесь чужоземне судно. Дуже можливо, що то загинула шхуна якогось американця-контрабандиста, морського браконьєра, що й досі час-од-часу насмілюються з'являтись біля наших берегів, не маючи на те дозволу.

Криги в Берінґовому морі наприкінці червня, відсутність будьяких змін у закрижанілому Полярному морі біля Сибірських берегів та те, що 1929 рік, за прикметами моряків-полярників, мав бути важкий щодо криг, все це було погане віщування. Та й метеорологи пророкували, що цей рік буде несприятливий для плавби в Полярному морі. Все це треба було нам зважити перед відповідальним рейсом, що був одночасно й рятівничий, і науковий. Першою умовою, що ґарантувала нам щасливу подорож, мусив бути добрий ремонт накрижника.

За два дні після прибуття до Владівостоку „Літке“ поставили в док. Почався ремонт. Судно, справді, потребувало великого ремонту. Паровичню, машини, корпус судна, його ґвинти — все треба було лагодити. Працювали надзвичайним темпом. Доходило 24 годин на добу. Працювали робітники Дальзаводу, працювала команда „Літке“. Надурочні дорівнювали звичайному дневі. Багато років судно не мало такого ремонту. Механіки день-у-день лазили по трюмах, цистернах, зазирали до кожної машини, до кожної паливні, до кожного казана, перемацували всі важілі, кожну нюту, вимірювали кожний метр вільної площі, наперед прикидаючи, куди можна буде ще насипати вугілля, такого цінного для цього рейсу, й шукаючи зайвий шматок заліза, зайву мутру, що їх можна б викинути з пароплава, аби коштом їхньої ваги збільшити вантаж вугілля. Цікаво відзначити, що для ремонту „Літке“ не вистачало не лише кваліфікованих робітників, не вистачало навіть чорноробів. То був період, коли у Владівостоці майже не було безробітних. Тисячі людей цього літа поїхали

працювати на рибальські промисли до берегів Камчатки, багато поїхали на Сахалін та на північ. Порт був переповнений чужоземними пароплавами; на Егершельді вони брали вантажі, що безупинним потоком прибували в Манчжурії китайсько-східньою залізницею. Були дні, коли в порту налічували від 40 до 60 пароплавів під різними прапорами.

Пригадується один момент, коли біржа праці рішуче відмовилась надіслати чорноробів для ремонту накрижника. Постало питання про те, щоб виписати чорноробів із Хабаровську, й мабуть це довелося б зробити, коли б комусь не спало на думку використати для ремонту накрижника в'язнів бупру. І протягом двох чи навіть трьох тижнів в'язні Владівостоцького бупру заробляли добрі гроші, працюючи на ремонті „Літке“.

Ремонт посувався досить швидко. Але, не зважаючи на його прискорений темп, все ж були побоювання, що до 10-го липня закінчити ремонт не вдасться. Правда, Дальзавод, що провадив цей ремонт, дав слово, що він вчасно його закінчить. Добре відремонтувати „Літке“ — це справа чести Дальзаводу.

Незадовго до прибуття „Літке“ у Владівосток із Дальзаводом трапився скандал. Ремонтували один пароплав щось місяців зо два, а після ремонту, коли спустили його на воду, він почав потопати. Робітники Дальзаводу ремонтом „Літке“ вирішили змити пляму з заводу, що залишилася після того випадку. Ремонт провадили порядком соціялістичного змагання. На Далекому Сході це, здається, була перша практика такого змагання.

Кожен день — „Красное Знамя“ друкувало, так би мовити, бюлетень цього змагання. Взагалі, увага до „Літке“ була надзвичайна. Накрижник одвідували десятки різних екскурсій робітників, службовців, червоноармійців, учнів. Різні урядові комісії, що того літа у Владівостоці їх було надзвичайно багато, вважали за свій обов'язок оглянути „Літке“. Час од часу до доку приїздило начальство з Окрвиконкому, працівники партійного комітету, представники професійних організацій Владівостоку. Ремонт „Літке“ був справа чести цілого Тихоокеанського краю.

Якось великої біганини серед нашої команди та ремонтних робітників наробило

прибуття командувача війська. Він прибув у супроводі працівників штабу, майже для всіх нас несподівано. Разом із капітаном оглядав він судно, говорив із моряками й робітниками, й ті запевняли його, що виконають завдання вчасно й доброякісно.

Звісно, така підвищена увага до судна й його походу не могла не позначитись на психіці команди „Літке“. Часто в таких випадках занадто велика увага дає неґативний наслідок: люди починають думати про себе більше, ніж треба, стають халькуваті. У нас цього не було. Десь у глибині в кожного заховувалось побоювання. А що буде, коли справді не зможемо пробитись через криги до Вранґеля? Надто це турбувало тих, хто вже бував у полярній плавбі й був обізнаний із крижаними умовами страшного північного моря. І тому ця увага тільки підкреслювала кожному його відповідальність за ремонт судна і за рейс. Ця свідомість відповідальности виявлялась у підвищенні працьовитости, надзвичайній уважности до своєї роботи, у збільшенні вимог до себе та своїх товаришів.

Надходив кінець червня: здавалось, ремонт уже закінчувався. У корпусі накрижника поновили 400 нют, на ґвинтах замінено лопаті, й одного веселого сонячного дня, з закінченим зовнішнім ремонтом і напів закінченим унутрішнім, „Літке“ готувався виходити з доку. Це було наше перше свято; воно означало, що вихід у рейс наближається. Шум води, що з скаженою силою вривалася з моря в віддушини залізної брами до доку, був для нас чудовою музикою. І ми переповнялися радістю так само, як переповнювався док водою, що, утворюючи тисячі могутніх водокрутів, починала заплескувати підводну частину судна. За кілька годин док заповнився водою, що під нею зникала вся підводна частина „Літке“. Залізну браму, яка вигорожувала море від доку, відчинено, й накрижник, ще, правда, не самостійно, а на буксирі, вийшов у заточину. Його підвели до причалу біля Дальзаводу, де мав закінчуватись унутрішній ремонт машин і навантажування судна.

Нас було четверо журналістів: О. Мар'ямов із робітничої газети „Пролетар“ (Харків), В. Млечін із „Рабочей Москвы“ (Москва),

А. Корольков, теж із Москви від „Комсомольской Правды“, та я від „Вістей ВУЦВК'у“ (Харків). Ми зробили на „Літке“ південний рейс і, прибувши до Владівостоку, безперечно, кожен із нас сподівався піти з накрижником в основну частину рейса до Вранґеля. Але, вже другого дня по прибутті до Владівостоку нас повідомлено, що за постановою урядової комісії в рейс до Вранґеля мають узяти лише одного журналіста. Окрім того, з'явилося ще троє претендентів на це одне місце. Московські „Известия“, Хабаровська „Тихоокеанская Звезда“ та Владівостоцьке „Красное Знамя“ — кожна з цих газет доводила своє право посісти те єдине місце, що його надавалося для преси на „Літке“.

У всякому разі претенсії журналістів п'яти російських газет безперечно мали перевагу над претенсіями двох українських журналістів, коли розглядати справу, як до неї підходили й в урядовій комісії й правлінні АКО: мовляв, що Україна від Полярного моря далеко, й полярні рейси меншою мірою цікавлять її пресу, ніж РСФРР та загальносоюзну. Отже, не зважаючи на гарячу

підтримку, яку Мар'ямов та я дістали від капітана Дубліцького, нам все ж рішуче відмовлено. Так само незабаром утратили всяку надію дістати те єдине місце й „Рабочая Москва“ та „Комсомольска Правда“, хоч Корольков, від'їжджаючи з Владівостоку, на прощання казав:

— Ждіть наприкінці червня, на початку липня. Обов'язково повернуся з Москви й піду в рейс. Щоб нам не дали місце — це неможливо.

Проте — не дали.

А між трьома, що їхні права були точно не визначені, розпочинався справжній бій. „Красное Знамя“ вимагало собі місце на тій підставі, що „Літке“ виходить у рейс із Владівостоку. Владівосток і Далекий Схід найбільше цікавляться цим рейсом, моряки цю газету найбільш читають, та до того ж і по цей час вона найбільше приділяла уваги готуванню до рейсу на Вранґель. Редакція „Тихоокеанской Звезды“ зазначала на це, що „Красное Знамя“ — газета окружна, тоді як „Тихоокеанская Звезда“ — орган Крайвиконкому. Рейсом цікавиться ввесь Далеко-Східній край. А адміністративно та територіяльно острів

Вранґеля входить не до складу Владівостоцької округи, а до складу Далеко-Східнього краю, й нарешті, на думку „Тихоокеанской Звезды“, готування експедиції залежить не стільки вже від самого Владівостоку, як од Хабаровська, що призначає начальника острова й дає директиви щодо організації на острові господарства.

„Известия“, як орган ЦВК СРСР, наводили вдвоє більше не менш солідних арґументів, ніж „Тихоокеанская Звезда“ й „Красное Знамя“ про те, що місце треба віддати їхньому кореспондентові. Проте, правління АКО пообіцяло це місце „Тихоокеанской Звезде“. Але зрештою вирішальні в цій справі були телеграми редакції „Известий“, Каменєва, Мікояна та ряду інших відповідальних осіб та установ із Москви, які домагалися цього місця для співробітника „Известий“, і зрештою це місце дісталося таки цій газеті. — „Известия“ відрядили для участи в рейсі свого старого співробітника — Зінаїду Ріхтер.

Та не легко було відмовитись од участи в цьому рейсі тим, хто вже проплив на „Літке“

10 тис. миль і серйозно готувався піти в рейс північними морями. Літківці, зокрема сам капітан Дубліцький та старший механік Йосип Антонович, співчували мені. Костянтин Олександрович радив мені настирливіше домагатися ще одного місця для себе. Але т. Прокоф'єв, уповноважений АКО в організації рейсу, й слухати не хотів про це. Кожного разу на мої домагання він мені повторював одне:

— Ми мусимо взяти на „Літке" мінімальну кількість людей і максимум вантажу. Не забувайте, що на кожну людину з команди та пасажирів береться запас харчів на 14 місяців, зимовий одяг і все, потрібне для тяжкої полярної зимівлі на той випадок, коли б „Літке" затерла крига. А жадних ґарантій за те, що накрижник цього року проб'ється до Вранґеля й повернеться назад — немає.

Я звернувся з проханням, щоб мене взяли за матроса, зважаючи на свій попередній морській досвід під час переходу з Севастополя до Владівостоку. Але я міг бути лише за матроса другої кляси, а для полярного

рейсу добиралося виключно матросів першої кляси та ще й з умовою, що такий матрос одночасно або водолаз, або тесляр, або пічник. Це тому, що в рейсі будуть потрібні водолази, а на Вранґелі, коли будуватимемо будинок та склад, теслярі й пічники. На жаль, жодної з цих професій я не знав.

Паровичників брали теж лише першої кляси. Число їхнє зменшувалось із 40 до 27. Вахти збільшувались із 3-х годин до 4-х. Отже, робота мала бути значно тяжча, потребувала звички й кваліфікації. Взяти мене паровичником першої кляси наш стар. мех. не зважувався. Але якось днів за три по прибутті до Владівостоку, виявились дві вільні вакансії, що, здавалось, я міг би їх обійняти: каструльником на камбуз, або запасним паровичником—паровичним днювальним. І перша й друга роботи надзвичайно важкі та до того ще й марудні. Зато особливих якихось здібностей не потребують. Я погодився йти паровичним днювальним. Його обов'язки слідкувати за чистотою в паровичних приміщеннях, подавати до їдальні сніданок, обід та вечерю й мити посуд. А коли хтось із паро-

вичників хорів, днювальний мав іти до паровичні працювати замість нього.

Робота не така вже й легка. О 6-й годині встаєш, прибираєш у їдальні, о 7-й даєш сніданок 1-й вахті, о 8-й другій вахті, о 9 год., оззброївшись помелом та віником, рушаєш по паровичних мурнях, об 11 год. обід для двох вахт, о пів на першу — обід іще одній вахті. Потім миєш посуд; години на півтори відпочинку—і о 5-й годині мусиш давати вечерю, що у нас нічим не відрізняється від обіду. Вечеряють всі вільні від вахти. Після цього знову мити посуд, о 8-й год. знову вечеря паровичникам, що змінюються з вахти, знов миєш посуд і після того, приготувавши закуску на 12 год. ночі та сніданок на 4 годину ранку, що їх забирають уже без днювального, йдеш спати. Треба обслуговувати майже 40 чоловіка, тому, що, окрім 27 паровичників, на обов'язку днювального годувати ще 10 чоловіка машиністів. Треба щодня прибирати три паровичні мурні, тричі на день прибирати їдальню та хоча б за день— вестибюль і лазню. Як бачите, роботи чимало. І з непривички не кожний з нею впо-

рається, надто коли ще хочеш бути в курсі всіх справ, заглянути й до керманичевої буди й до машини, черкнути кілька сторінок до щоденника та надіслати радіограму — до редакції газети. Признаюся, з мене був поганий днювальний, надто на початку. Раз-у-раз я засипав і з'являвся вже після сніданку, під час обіду забував приготувати гірчицю, дістати соли, заваривати чай. Іноді я дивувався, як мене терплять. Раз-у-раз доводилося сподіватися на зауваження. Але дружня товариська атмосфера, надто від паровичників чорноморців, які знали мене вже протягом двох місяців, сприятливо відбивалась на моїй роботі, на моєму настрою.

Владівостокчани не знали, що це за днювальний, і звідки він узявся. І не раз мені доводилося чути здивовані запитання:

— Ти що, ще не був ніколи днювальний чи що?

— Ти вперше днювальний?

Доводилося признаватися, що справді таки, вперше.

На ремонті було ще так-сяк. Роботи, порівнюючи, менш, ніж передбачалося під час

рейсу. Снідали, обідали й вечеряли всі разом. На пароплаві людей жило мало, більшість жили в місті, отже, й прибирання було значне менше. Так що між сніданком та обідом і між обідом та вечерею завжди можна було вирвати хоча одну вільну годину, щоб змотатись до міста. А після вечері, що закінчувалась о 5-й годині, я був вільний до 6-ти годин ранку наступного дня.

З командою „Літке“, що прийшла з накрижником до Владівостоку, розрахувалися. З восьмидесяти чорноморців для полярного рейсу добрали щось чоловіка з п'ятнадцять. У число п'ятнадцати попали боцман Карт, тесляр Лапін, водолаз Чумак, підшкіпер Корчак, троє машиністів та кілька паровичників.

Для накрижника добрали нову команду. Відповідав за добір команди капітан, він же й начальник експедиції. Безперечно, кожну кандидатуру погоджувалось із тихоокеанським райкомводом. На пароплави радторгфльоти та АКО дано розпорядження відпускати найкращих матросів та паровичників для „Літке“.

Один по одному на палубі „Літке“ з'являлися старі полярні вовки. Перевагу надавалося тим, хто вже не раз ходив у Північне Полярне море, виявляв свою здатність під час тих рейсів і міг похвалитись принаймні п'ятнадцяти, двадцятилітнім моряцьким стажем. Один із перших, кого я побачив, був Павленко. Цей дядя мав за п'ятдесят років, своїми розмірами він випередив Чумака, й, здавалось, його могутні руки спроможні ламати залізо. Похмуре вусате обличчя симпатичне й своїми рисами свідчило про внутрішню силу й залізну впертість. Він бував уже на Колимі, якось зимував у кригах біля Сибірських берегів і був бажаний паровичник на „Літке“.

На другий чи на третій день по тому побачив я Остряка. З дверей коридору на корму викотилась дерев'яна бочка чималих розмірів, а за нею друга бочка ще більших розмірів спритно просунулась через вузькі двері, підштовхуючи дерев'яну. Друга бочка була людоподібна, в паровичній робі, з дуже засмальцьованою кепкою, що затуляла велику лисину й сповзала на очі. Відсопуючись,

чоловік весело глянув і промовив, звертаючись до гуртку:

— Значить, утретє в Льдовий океан. На Колиму, на Лєну ходив, а тепер — на Вранґеля.

Це був Остряк, старий паровичник, що вже два десятки років був за паровичника на пароплавах Тихого океану.

Матрос Шейко теж утретє йде за полярне коло. Але це все ніщо проти полярного стажу матроса Чепка. Оцей чоловічина вище середнього зросту, худий, часами здається виснажений, з рудуватими від тютюнового диму вусиками—починаючи з 1914 року, іншого плавання, окрім полярного, не визнає. Це його восьмий полярний рейс. Двічі йому доводилося пережити довгі полярні ночі серед крижаного моря. Чепко знає всіх наших моряків, полярників, знайомий з половиною чукчів од рогу Дєжньова до гирла Колими. Він пам'ятає суворі полярні зими, коли люди божеволіли від страху й нудьги. Перечитуючи книжку Амундсена „Подорож на кораблі Мод", він авторитетно заявляє: „це так", „а це не так", коли мова про сибірське узбережжя

від Колими до Дєжньова та про рік останньої зимівлі „Мод" у кригах. Той рік на пароплаві „Ставрополь" він зимував недалеко від „Мод".

Буфетник Дрозд і кок Фесан теж утретє йдуть у крижаний рейс.

Єсть такі, що йдуть по другому разу. Тридцятитрирічний Жорж Соломін має п'ятнадцятирічний морський стаж, але на північ ходив лише раз. Михайло Омельченко — це єдиний у нашому екіпажі, що вже був на самому Вранґелі. 1926 року він був на „Ставрополі", коли той завозив першу радянську колонію на острів. Тепер удруге він іде на Вранґеля.

— Після того, — каже, — піду ще третій раз і більше, мабуть, у полярні рейси не ходитиму.

Та є чимало й таких, що в полярний рейс ідуть уперше. Це, головно, машиністи. З них, здається, лише Данько двічі був на Колимі— при чому обидва рази зимував, а решта— новаки. Всі, правда, старі моряки, за винятком Мойсеєнка, що востаннє плавав років із двадцять тому, а тепер проміняв головування в комунальній секції Владівостоцької

міськради на долю машиніста полярної плавби та Андрія Лапіра, який покинув роботу в Нікольськ.-Уссурійській філії „Кооптаху“, де він морозив яйця та биту птицю, й пішов на „Літке“ за машиніста-рефрижератора. Обидва ці суходольники — прекрасні хлопці. Мойсеєнко винятково громадська людина й прекрасний товариш, що згоден, коли треба, на небезпечну для життя справу. А веселішого за Андрія важко знайти. Коли він не крутить своєї „морозілки“, як звуть у нас рефрижератор, або не читає якогось пригодницького роману, то обов'язково розповідає одну з довжелезних анекдот, що пам'ятає їх безліч, і вся „сіль“ якої — в її довжині. Хлопці від його анекдот та казок за животи беруться.

Хлопці люблять жартувати й сміятись, не вбачаючи в крижаній плавбі нічого страшного, жахливого, як то видається їхнім родинам та знайомим. Полярники глузують із новаків, що не досить серйозно ставляться до небезпек рейсу й часто запитують про таке, що виявляє їхню цілковиту полярну неграмотність. Остряк кілька день мене допікав запитанням, як

я буду купатись у Льодовитому океані, після мого необачного зауваження, що, коли на Дежньові стоятимемо, то покупаємось. Я проте запевняв його, що хоч раз, але в Полярному морі, скупаюсь. З жалем треба похвалитись, що потім, як про це читач довідається далі, я свого слова додержав.

Зимувати біля Вранґеля ніхто з команди не збирався. Всі були певні, що восени цього року повернемось назад. Ми мали рацію сміятися з команди „Ставрополя“, що, йдучи в знакомитий рейс на Колиму, після того як їх не пустили на Вранґеля, запевняли, що ми зимуватимемо, а вони — ні, й одночасно купували капкани та рушниці для полювання, яке можливе лише під час зимівлі.

У нас теж були розмови й про рушниці, й про капкани, але ніхто не взяв із собою жодного капкана й жодної рушниці. Лише капітан забрав потрібну кількість вінчестерів, щоб у крайньому випадку, коли буде потреба, оззброїти команду. Правда, дехто з хлопців збирався купувати рушниці в Петропавловську на Камчатці. Але рушниця — це ще не ознака наміру зимувати, тоді як

капкан використовується лише під час зимівлі.

Команду „Літке“ скорочено. Нас залишилося лише 64 чоловіка. Капітан, його три помічники, четверо механіків, лікар, радист, десять машиністів, двадцять вісім паровичників, боцман, вісім матросів, два куховари, каструльник, пекар та троє буфетників. Про те, що серед команди відбулися величезні зміни й що чорноморців залишилося мало — вже згадувалось. Серед комскладу змін менше. Не йде з нами старий третій помічник Баласогло, а замість нього їде Юрко Йванович Львов. За другого помічника їде керманич далекої плавби, тимчасовий капітан пароплава „Сергій Лазо“, досвідчений моряк, хоча й молодий роками, Євген Дмитрович Безсмертний. Передбачалось, що механіки підуть ті самі, але другий механік, зважаючи на поганий стан свого здоров'я, вирішив не йти. Замість нього пішов старший механік пароплава „Вьюга“ Козорів. Оце й усі зміни в комскладі.

Як не дивно, а серед комскладу відсоток полярників був менший, ніж серед команди. Полярниками тут були все ті самі Олександер Костянтинович Дубліцький, Володимир Михайлович Стєхов та Антон Йосипович Гейн. Безсмертний не доходив далі Дєжньова, Козоріг плавав десь біля Камчатки, а решта зовсім не бувала в цих морях. Але всі були цінні моряки, надто Львов та механік Іванов, що багато років працювали на „Літке“ й прекрасно знали його криголамні якості та спроможності.

Павелко, Омельченко, Марієнко, Шимко, Петренко — це паровичники. Корчак, Чумак, Шейко, Чепко — матроси. Мойсеєнко, Данько — машиністи. У списку команди „Літке“ відразу впадали в око ці клясичні українські прізвища. А на палубі, в машині, паровичні, мурнях раз-у-раз чулося „швидше“ замість „скорее“, „тримай“ замість „держи“, „шукай“ замість „ищи“, „снідати“ замість „завтракать“, „гроші“ замість „деньги“. У повільних, впевнених рухах Павелка, спокійних, флегматичних виразах Омельченка, м'яких рисах трохи розгубленого обличчя Петренка, необтесаному, але вдалому гуморі Шелемехи — живо пригадувались обриси дядьків із Полтавщини, Київщини, Поділля.

— „Хахли“ — казав Стехов.

Павелко, справді, селянин з Полтавщини, що двадцять два роки тому перебрався з Прилук чи Ромна на Зелений Клин і, замість господарювати над Амуром чи Уссурі, подався в море — плавати з Владівостоку до Гонконгу, та від Шанхаю до Кобе. Він досі не пориває зв'язків з Україною: листується, виписав небожа звідти й якось доводив, що на Україні тепер говорять „настоящим запорожським язиком“.

Шелемеха, колишній батрак з Київщини, уже років із двадцять п'ять товчеться по світових портах і лише незадовго до вступу на „Літке“ повернувся з Сан - Франціско, звідки пригнав нового пароплава. Кожен рік він збирається поїхати до свого рідного містечка на Київщині, та ніяк не може зібратись. Тепер дожидається рейсу з Владівостоку до Одеси, щоб звідти зазирнути на старі місця.

Матрос Шейко — це з тих, що читали „Кобзаря“, і на вечорах самодіяльности він деклямує українські вірші та байки. Цікавиться новими українськими книжками й

ретельно відвідує вистави владівостоцького українського драмгуртка. Правда, в щирій розмові висловлює сумніви щодо потреб українізації не лише в українських районах Далекого Сходу, а навіть і на самій Україні.

До речі, у Владівостоці довелося поцікавитись тамтешніми справами української культури. Саме в ті дні в пресі оголошено постанову ЦВК РСФРР на доповідь голови Владівостоцького ОВК'а, в якій указувалось на потребу українізації в тих районах округи, що залюднені українцями. До таких районів слід зарахувати Спаський, Чернігівський, Нікольський та ще п'ять - шість, де українці становлять від 50% до 80% людности. З цієї нагоди мені довелося говорити з тодішнім заступником голови Окрвиконкому товаришем Лободою. Свого часу ту розмову подавалося в „Вістях ВУЦВК'у“. Тов. Лобода, подаючи мені деякі офіціяльні дані про число українців в окрузі, зазначив, що число це, дякуючи організованому й неорганізованому переселенню, швидко збільшується, й казав, що окрвиконком докладно опрацює це

питання й в найскорішому часі здійснюватиме постанову уряду. Але, скільки мені відомо, поза цими плянового характеру намірами практично українська культура у Владівостоцькій окрузі, та, здається, й взагалі на Далекому Сході, й далі обмежується виставами місцевих „малоросіян“—„Сватання на Гончарівці“ та „Борці за мрію“, коли не брати до уваги ще п'ятьох трамвайних вагонів, які придбав владівостоцький комгосп у Харківського й на яких написано: „Під час руху входити й сходити забороняється“.

Безперечно, не менш половини людности того краю становлять українці, які компактними масами оселились уздовж середньої частини Амура, по річках Суйфуну, Уссурі, Іману та по берегах Японського моря. Величезні площі вільної землі, заробітки на рибацьких, лісових промислах та у владівостоцькому порті й далі спричинюють величезний, я сказав би, стихійний приплив сюди нових переселенців та заробітчан із всього Союзу, а також з України. Зв'язки краю з Україною зміцнюють ще й реґулярні рейси Владівосток-Одеса—отой найбільший морський шлях,

що його допіру лише пройшов „Літке“. Тільки за першу половину 1929 року з портів Чорного моря до Владівостоку прийшли пароплави „Трансбалт“, „Тобольськ“, „Лозовський“, „Воровський“, „Теодор“, „Нетте“, „Декабрист“ та англійський пароплав „Ілфорд“. Ці пароплави привезли вантажі з України та інших країн европейської частини СРСР для далекого Східнього краю. Один лише „Трансбалт“ привіз 11420 тонн різних вантажів: тютюн, сода, шкло, олія й масло різне, цукор, вина, спірт, лати, кодоли. „Ілфорд“ привіз близько 7000 тонн соли. Ці величезні пароплави повертаються назад навантажені чаєм, рижом, деревом. Нині будують нові спеціяльні пароплави для цих великих рейсів, і найближчим часом передбачається довести кількість їх до дванадцяти на рік. А от, культурних зв'язків між Далеким Сходом і Україною немає майже жадних. А дуже цікаво було б українським радянським письменникам та журналістам одвідати цей дивний край, де майже половина людности — українці, де колишні дядьки-степовики перетворились на золотошукачів,

мисливців і тигрів та на відважних тихоокеанців і полярників.

З українців, що на „Літке“, є й такі, що зовсім не знають України. І коли керманич Безсмертний ще пам'ятає свою Сквиру, й про неї не раз розповідає з захопленням, то Андрій Лапір зовсім не пам'ятає маленького сільця на Чернігівщині, де народився. Є такі, що в житті своєму ніколи й не бували на Україні. Наприклад, Балабан із села Чернігівки, що в кількох десятках кілометрів від озера Ханки, знає лише, що дід його перебрався на Зелений Клин, бувши один із перших піонерів-колоністів у цьому дикому краї. Балабан досить добре розмовляє російською мовою, але раз-у-раз з'їжджає на українську, надто, коли розповідає про якусь мисливську пригоду, чи то як пом'яв його ведмідь, чи то як він налякався, коли натрапив на свіжий слід тигра.

З 65 чоловіка команди накрижника 32 були українці. Тут були представники Пирятина й Кремінчука, Водолагу й Мошни, приморських Чернігівки й Нікольськ-Уссурійську. Дев'ятнадцятеро були росіяни, решта—латиші,

естонці й по одному білорус, татарин, єврей, німець.

Як відомо, основне завдання рейсу на о. Вранґеля було: завезти продукти, одяг та зброю колоністам, що жили вже четвертий рік на острові, відірвані від цілого світу, зняти їх з острова, коли вони побажають, та завести їм зміну. Отже, окрім вантажів із Владівостоку, „Літке“ мав узяти ще групу пасажирів, майбутніх мешканців о. Вранґеля. Акційне Камчатське товариство, що в його розпорядження переходила факторія о. Вранґеля, як фактичний розпорядник острова, добирало колоністів. Треба було найти охочих людей, що погодилися б піти в небезпечний рейс, висадитись на труднодоступному, суворому острові й там прожити три роки серед криг та снігів, в умовах довгих полярних ночей і холодних днів, коли взимку сонце протягом двох місяців не заходить за обрій, а влітку, навпаки, протягом такого самого часу не з'являється на небі. Три роки ці люди мусять провести в товаристві майже дикунів-ескімосів, полюючи разом із ними на білих ведмедів та моржів, ніколи не

скидаючи з себе теплого одягу, абсолютно не маючи змоги покоштувати якоїсь свіжої зелені, погрітись на гарячому сонці, викупатись у морі, що навколо них. Увесь цей час вони не матимуть зв'язку з культурним світом, з винятком радіо, що на цей раз мали встаткувати на Вранґелі. І окрім цього, жодної ґарантії, що рівно за три роки вони зможуть повернутися назад на континент, бо ніхто не скаже, який крижаний режим буде в полярному морі за три роки, й чи проб'ється тоді якесь судно до цього загубленого серед вічних криг острова. Треба було бути готовим до різних несподіванок, що могли трапитись там на острові, бо докладно про тамтешні умови життя ніхто не знав. Досвід був лише в тих, виручати яких ішов „Літке". Але окрім того, щоб знайти охочих їхати в добровільне вигнання в далекий край, треба, аби ті охочі були придатні до життя в тих суворих умовах, а також своїм перебуванням на острові дали якусь користь. В умовах дійсности виявилось, що охочих є чимало, й правління АКО одержало навіть заяву від якогось селянина з Тульчинщини

з проханням взяти його на о. Вранґеля. Але серед добровільців-охотників було надзвичайно мало людей, що могли б бути чимсь придатні на тому острові.

За первинним проєктом передбачалося партію нових колоністів скласти з таких людей: начальник острова, лікар, геолог, метеоролог, завідувач песцового господарства, радист, моторист, кваліфікований робітник. Кожен із них міг узяти з собою дружину. Але обставини примусили змінити це співвідношення. Брак потрібних людей, брак відомостей про самий острів, його економіку, хутрові ресурси та потрібна економія коштів примусили зупинитись на меншому числі людей. Новий склад колонії сконструйовано так: начальник острова, лікар, метеоролог та два радисти-мотористи. Начальника островів Вранґеля та Геральда (милях у сорока на північний схід од Вранґеля) призначив Далькрайвиконком, а вже той, разом із АКО, через відповідні організації добрав решту колоністів. Довгий час сподівалися, що двоє чи троє колоністів беруть із собою своїх жінок. Мені пригадується заклопотаний вираз обличчя уповноваженого

АКО для організації рейсу „Літке“ Прокоф'єва, коли тижнів за два до відплиття накрижника його сповістили, що кілька день тому метеоролог одружився, і кількість жінок, що їх треба відвозити на острів, збільшилась іще на одну. Але кінець-кінцем ніхто з колоністів, окрім начальника острова, не наважився взяти з собою дружину.

*

На начальника острова Вранґеля й Геральда Далькрайвиконком призначив тов. Мінєєва.

Арефа Йванович Мінєєв народився 1900 року, в робітничій сім'ї, в Саратовській губерні. Ще дитиною переїхав з батьками до Туркестану. З 13-ти років пішов працювати на завод, де й працював до 1917 року. Цього року, тікаючи від суду за замах на директора заводу, пішов на фронт. На початку 1918 року в Коканді вступає до Червоної ґвардії. Того таки року вступив до партії. Наприкінці 1918 року, бувши за секретаря повіткому, тяжко поранений з боку басмачів. В 1920 році був на польському фронті

в лавах 1-ої Кінної армії. 1922 року вступає до Комуністичного Свердловського університета. За два роки ЦК партії відряджає його на роботу до Вотського краю, де він і працює до 1927 року. Тоді ЦК перекинув його працювати на Кавказ, де він завідував Дагестанською партшколою. Після цього переїхав на Далекий Схід, де працював у крайкомі партії. На острів Вранґеля поїхав із власного бажання.

Лікар колонії Сінадський Микола Євгенович народився 1892 року в Орловській губерні. Скінчив Московську гімназію. 1918—19 року був у Червоній армії. Потім працював на спілковій роботі. З 1920 року вчився на медичному факультеті 2-го Московського університету, який скінчив 1925 року. Починаючи з другого курсу, зацікавився хемією й поруч медицини серйозно почав працювати в цій галузі науки. По скінченні університета почав роботу в морському плавучому інституті, який працює в північних морях. За короткий час з 1925 до 1928 року брав участь у п'яти полярних експедиціях, в Баренцовому та Карському

морях. Бував на Шпіцберґені, землі Франца Йосипа та Новій Землі. З 1928 року працював у гірському Таджикістані. Його кандидатуру лікаря для Вранґелівської колонії висунув плавучий морський інститут. Окрім безпосередніх лікарських обов'язків, збиратиме матеріял для наукових робіт, головно з біології та геології.

Званцев-Івановський Костянтин Михайлович—метеоролог. Йому лише 23 роки. Чотири роки тому він скінчив гідрографічні курси спостерігачів. Того ж самого року пішов у полярну експедицію на криголамі „Таймир", щоб змінити спостерігача гідрометеорологічного пункту на мисі Маресель (півострів Ялмал). На цьому мисі пробув півтора роки в тяжких умовах за відсутности радиста, без харчів і т. інш. 1926 року повернувся з півночі, вступив до Ленінґрадської військово-теоретичної школи літунів на її морський відділ. 1928 року скінчив теоретичне підготування й був на практиці, але захорів і мусив залишити авіяцію. Поїхав на Далекий Схід, де влаштувався за доглядача маяка. Звідти одержав призначення

на Вранґеля. Мріє в майбутньому поїхати на землю Франца Йосипа. Залишив на континенті дружину.

Шатінський Федос Тарасович. Це радист. Він найстарший серед колоністів. Йому 43 роки. Він з Білоруси. З 1912 року працює на півночі. Спочатку працював на будівлі радіо-станції в Наяхані в Гижігінському краї узбережжя Охотського моря: з 1916 року до 1920 завідував цією радіостанцією. У 1920 році був за комісара Гижігінського повіту. Загін білого осаула Бочкарьова захопив його й відвіз до Петропавловська, де його віддано під суд. Звільнила його експедиція червоноармійців, що захопила Петропавловськ. До 1925 року працював на Камчатці в відділі зв'язку, потім завідував Анадирською радіостанцією, а з 1926 року перейшов на роботу до Хабаровської радіо-станції.

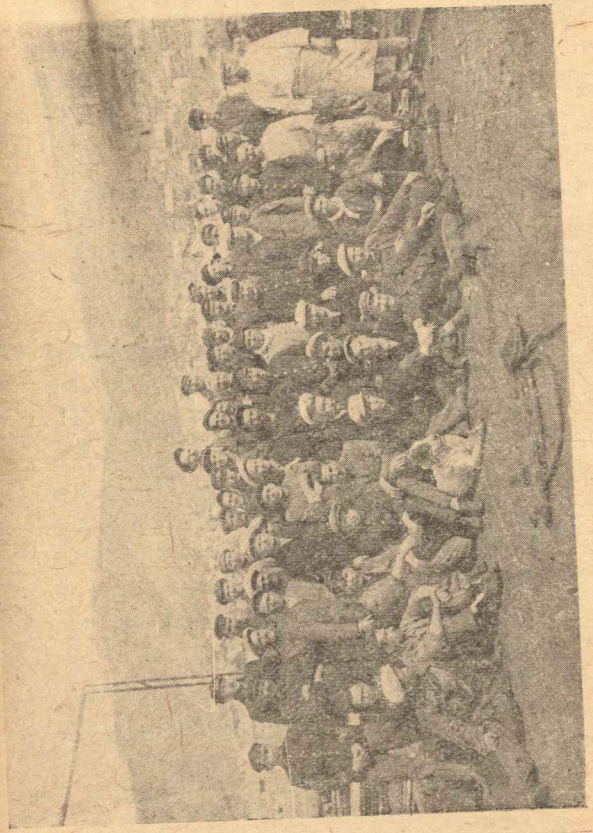
На континенті залишив дружину й двоє дітей.

Боганов Валентин Хомич. Це його повний титул, а для нас він просто Валя Боган. Це другий радист. Йому лише 20 років. Походженням він українець, народився десь

у Манчжурії. Валя Боган учився в Хабаровську в крайовій школі зв'язку, звідки вийшов доглядачем телеграфу, радіотехніком. З 1927 до 1928 року працював на науково-дослідній радіостанції. Потім перейшов на роботу до широкомовної Хабаровської радіостанції ім. Фрунзе. На континенті теж залишив дружину.

Ремонт закінчено. Починали вантажити судно. Зважаючи на велику кількість вантажу, що його мусив узяти з собою „Літке", швидко переробляли приміщення. Нижні кормові паровичні, мурні, їдальню паровичників, машинну, ванну, одну з цистерен треба було завантажити вугіллям. З кают-компанії повиносили столи й крісла — тут будуть продукти, що їх веземо для Вранґелівської колонії.

Перед тим, як остаточно завантажити накрижника, його вивели на пробу в море. Повною ходою, під шістю казанами „Літке" пройшов затокою Золотого рогу й вийшов у море. За кормою залишався широкий виристий шлях. Швидкомір показував 14-15 миль на годину. Владівостокчани, що заповнили



Мал. 3. Команда накрижника „Ф. Літке" на фоні Петропавловську на Камчатці.

з цього приводу палуби накрижника й спостерігали його з берега, зачарувались цим гордим могутнім кораблем.

Швидко закінчували вантажники свою роботу, а моряки прощалися з родинами й переходили з берегових вахт на морські. На 14-те липня призначили відплиття.

Паливні розпалено, пару піднято, десятитисячний натовп на набережній з прапорами й музикою проводжає нас. Мітинґ, промови, палкі побажання й такі самі обіцянки від літківців. Дзвінок машинного телеграфу, під кормою забулькотіла вода, й накрижник помалу почав відходити від набережної. Прогреміли випали, що ними салютували „Літке“ владівостоцькі комсомольці та ТСО-авіяхемівці, й накрижник швидкою ходою подався до виходу з заточини. П'ятдесят чотири пароплави, що в той день стояли в порту, підняли прапори: „Щасливої дороги“, й салютували ревом гудків та сирен.

Заточина лишилась позаду, ми проходили острів Скрипльова. До капітана підійшла група моряків.

— На скільки ж це ми, Костянтине Олександровичу? На чотири місяці, чи на чотирнадцять? Із зимівлею чи без зимівлі? Дійдемо до Вранґеля, чи не дійдемо?

Але другий відповів за капітана.

— Ні, товариші, після таких проводів, коли не доберемось до Вранґеля, краще назад не повертатись.

II. ЯПОНСЬКИМ МОРЕМ ТА ТИХИМ ОКЕАНОМ

Бухта Паріс.—Заєць.—Пожежа в морі. Четверо вчених, кіно-оператор та журналістка.—Береги Хоккайдо.—Порт Хакодате.—„Ресторан Лев". Нові „роби".—У Тихому океані.—Тумани.—Ріг Лопатка.—Щогли загиблої шхуни.

Владівосток залишився позаду разом із натовпом провожатих, їхніми вигуками „ура", звуками музики й пароплавами біля причалів, що салютували гудками. За „Літке" поспішає переповнена „Славянка", а назустріч мчить маленький катерок, із палуби якого кіно-оператор ВУФК'у Дробін, що не дістав місця на „Літке" до Вранґеля, тепер накручує перші кадри для майбутнього фільму, що його має зазняти той таки Радзіховський. Ми наближаємось:

— Микола! Павлуша! долітають вигуки

з катера, й Дробін в ентузіязмі розмахує руками.

Катер повертає й намагається нас догнати; Але він, так само, як і „Славянка", щодалі відстає від накрижника. За півгодини вони зникають десь у тумані, що за вітром налягає з моря й затуляє море й береги.

Ми йдемо повз Російський острів і завертаємо до бухти Паріс, щоб там закинути кітву й дожидати „Славянку". З нами—аґенти прикордонної охорони та кілька провожатих. Їх має забрати катер. „Славянки" довго нема, й прикордонники вже двічі обійшли пароплав, разом із матросами оглянули палубні приміщення, машиністи показали їм усі закамарки машинного приміщення, а паровичники відкрили заслонки вщерть набитих вугільних ям. Треба було уважно все оглянути, чи не заліз куди якийсь заєць, що часами трапляється на пароплавах. А з зайцями завжди заморока, надто коли пароплав іде в рейс, під час якого має заходити до закордонних портів. Уважно оглянули пароплав, але жадних слідів якогось запального юнака, що начитався пригодницьких

романів, чи справжнього дорослого авантурника, не надибали.

— Які можуть бути зайці на Вранґелі? Там же—жартували моряки—й капуста не росте.

Тоді ніхто й не думав, що й перше й друге міркування були помилкові.

„Славянки“ — все не було; і провожаті й моряки почали відчувати неприємне почуття довгого прощання, коли вже все сказано, повторено, вдесяте стиснуто руки, а момент розлуки все затягується.

Нарешті з туману почувся мотор, і показався катер. Здаємо всіх пасажирів і ладнаємось у дальшу путь. Позавтра мусимо бути в Японії, в Хакодате.

Але кітви не піднімаємо. Стоїмо. Туман густішає, з моря тягне свіжий вітер, хвилюючи слив'яну поверхню, й по мурнях шелестять чутки, що наближається штурма.

Коли це так, то нам, мабуть, доведеться відстоюватись тут, або ж навіть повертатися до Золотого Рогу, щоб там пришвартуватись до якогось причалу. Судно перевантажене. Воно сидить у воді до привальних

брусів, і за такої вглибки виходити під час штурми в море, безперечно, не варт. Тим часом ніхто з команди докладно нічого не знає. Питати капітана незручно, під час рейсу ще буде час йому надокучати.

Дається наказа принайтовлювати вантажі. Ми цього не зробили у Владівостоці й мусимо тут у цій заточині кріпити різні речі на палубах, щоб під час хитання вони не покотились, не поламалися та не поскочувались у море.

Так скінчився день, а ми все стояли під самим Владівостоком, за двома сопками від нього, тоді як в уяві владівостокчан ми мусили вже бути далеко в Японському морі.

Штурми не було. Але другого дня, коли пішли в море, нас усе ж зустрів остовий вітер і, здавалося, ще більше згустішав туман. „Літке“ залишив заточину Паріс о десятій годині ранку, а 16-го проходили мис Поворотний із швидкістю дванадцять миль на годину, розпалюючи в паровичні п'ятий казан.

Паровичникам одразу ж довелося напружитись: у паливнях палало й жевріло чорне

каміння вугілля, що летіло крізь двері повними пригорщами залізних лопат, щоб потім повернутись назад за гребком розпеченими перегарками та попелом. Стрілка манометру стояла на червоній крайній рисці. Вахтовий механік, посміхаючись, одраховував швидкі оберти ґвинта за стуком машини. Керманич на містку пильно вдивлявся в туман, час-од-часу сіпаючи за кодолу, щоб накрижник загув, подаючи крізь туман у далечінь гасло, що він іде. А паровичники пріли в своїх засмальцьованих і попалених робах, прислухаючись до дзенькоту лопати об залізні стінки казана, бо то був знак, що подавав один із них: закидати, підламлювати, роздавати.

Паровичний старшина, закінчивши справу із сміттям після чистки паливень, пробігав по паровичнях, пильним оком позираючи на манометри, водомірні шкла й зазираючи до якоїсь паливні з виглядом експерта та подаючи, де треба, допомогу.

Енерґія людей передавалась машинам, і судно мчало схвильованим морем.

Цей, фактично, перший день рейсу позначився лише одним випадком: на пароплаві таки об'явився заєць.

Під час обіду біля камбузи з'явився якийсь замурзаний, незнайомий нашим кокам хлопчина. Він несміло зазирнув крізь двері й попрохав чогонебудь по поїсти.

— А ти що, з команди?—питав його кухар.

— Ні.

— З кают-компанії?

— Ні.

— Так звідки-ж... ви?

Здивовано вирячились на нього всі наші кухарі. Хлопець трохи розгубився, але хутко відповів:

— Я звідти, з гори... з шлюпки.

Виявилось—заєць. От і повір після цього, що о. Вранґеля такий поганий, що жодного зайця не привадить. Може там і капуста є?

Покликали начальство. Прийшли керманич, голова суднового комітету, старший механік. Біля камбузи зібрався натовп цікавих, вільних од роботи. Зайця почали сповідати. Він тримався досить вільно й відповідав на всі запитання. Називав себе Мішею Йвановим, вісімнадцяти років. Фах—електро-монтер. П'ять

день тому прибув до Владівостоку з Туркестану. Хотів попасти на якийсь пароплав, щоб морякувати. Довідавшись, що „Літке“ йде на о. Вранґеля, вирішив і собі податись у цей рейс. Напередодні нашого відплиття, тобто 13 липня, прийшов на пароплав. На судні було повно народу. Вантажники закінчували вантажити судно, моряки приймали численних знайомих та друзів, по палубах вештався всякий цікавий народ, що приходив лише подивитися. Міша Йванов скористувався з моменту й—під брезент, у шлюпку, що стояла на спардеку, завалена навколо різними речами. Він пролежав там дві доби, голодуючи й мерзнучи, бо харчів із собою не захопив, а одягнений був по-літньому, очевидно, відповідно до туркестанського підсоння.

Його, звісно, почали лаяти. Старпом страшенно обурювався. Стармех читав довгу нотацію, що так робити не можна, що „Літке“ йде в серйозний рейс, що заєць своїм вчинком заячим підводить капітана й команду. Голова судкому, машиніст Матвєєв, почав промову про безпритульність, але заєць

уперто стояв на своєму, що він хоче на о. Вранґеля. Йому погрожували висадити на острові Аскольді, але потім вирішили передати в Хакодате на якийсь радянський пароплав, коли там буде такий, а коли не буде, то везти до Петропавловську на Камчатці. Тим часом його відразу посаджено на камбузі чистити картоплю разом із нашим каструльником Мішею Тельпновим. Заєць охоче взявся до роботи, одночасно оплітаючи за двох та складаючи пляни, як йому залишитися на накрижнику.

Команда зустріла зайця досить привітно, й далі благочестивих нотацій про те, що вчинку його похвалити не можна, й що слід би було показати йому старі морські звичаї, за якими зайців треба заганяти роботою до півсмерти—не пішло. Хтось пригадував, що два дні тому бачив його на палубі й вважав за газетяря, іншим він нагадував сам, як він розпитував їх, коли відійде „Літке“, а Головченко все розпитував зайця про Туркестан, щоб перевірити, чи той не бреше, ніби він з Туркестану, й коли вони розбалакались якоюсь туркестанською мовою, що її, до речі,

обидва ледве знали,— заєць став зовсім своєю людиною. Від роботи він не відмовлявся, дбайливо допомагав і на камбузі, й мені в моїй роботі днювального, й Андрієві Лапірові біля рефрижератора.

Тим часом наші пасажири-колоністи розмовляли між собою, що їм на острові потрібно було б іще мати кухаря — це значно полегшило б умови праці для всіх членів колонії, не відриваючи колоністів од їх безпосередньої роботи для кулінарських обов'язків. Дізнавшись про це, Міша Йванов висловив бажання їхати на Врангеля як куховар.

Начальник колонії Мінєєв, почувши пропозицію зайця, лише посміхався, але конкретної відповіді йому не давав, зазначаючи тільки, що Міша ще надто молодий. Але останній обурювався й доводив, що він не такий вже й молодий — йому 19 років. Справді він мав 19 років, а не 9, як про те оповіщалося в багатьох газетах. Омолодив його занадто вже якийсь радист, що переплутав радіограму з „Літке" про присутність на накрижнику зайця.

Перша ж ніч нашої подорожі позначилася неприємністю.

Ми йшли туманним Японським морем. Крізь туман ледве пробивались відлиски місячної ночі, а її тишу порушували шум машини та води біля бортів і часті могутні гудки „Літке". Всі, з винятком вахтових, спали. Пам'ятаю, я, надто стомлений денною роботою, пізно закінчив усі свої справи й навіть не спромігшись докладно занотувати до свого щоденника враження першого дня рейсу, вмент задрімав на своїй койці.

Коли враз підхопився й машинально спустив ноги з койки. З сусідніх койок зривались мої товариші по каюті, в коридорі чулось гупотіння ніг і галас, а їх покривало безперервне бамкання дзвону, що викликав на пожежну тривогу. У таких випадках нема часу одягатись, розпитувати, обмірковувати. У голові автоматично промайнуло: „нумер 54, помело й матка". У розписі тривог я був нумер 54. Мої обов'язки — кидатись до вогню з маткою та мокрим помелом. Вмить ми всі роздягнені вилетіли з каюти. Голову свердлила думка: „А де ж мої

причандали — помело й матка? Адже забув тримати напоготові". Та в таких випадках голова працює з блискавичною швидкістю. Дорогою на спардек, куди закликали голоси, з камбузи захопив помело, а біля матроської мурні підняв з палуби матку.

На спардеку збилась купа люду. Пахло димом. Вахтовий не переставав вибивати тривогу. Хтось продирався із смоком до дверей вітрогонки. Хтось гукав до себе вогнегаса. Пароплав ішов повільною ходою, продираючись крізь туман. Час од часу гула сирена. Всі метушились, гукали один одному з темряви, відшукували свої місця. Керманичі командували. Хтось із смоком пустив струмінь води, холодом приснув людям на ноги й кинувся до вітрогонки. А там хтось закричав, наче викликаючи до себе на допомогу. Когось звідти витягали. Звідти таки гукали, що досить води.

Дим зник. Почулася команда розходитись, і більшість із нас розгублено, не використавши свого інструмента, повертались до кают, розпитуючи один одного — в чім же була справа? Докладно ніхто не знав; лише

другого дня довідались, що в паровичні спалахнула сажа, а від неї — фарба на залізі. Нічого дуже небезпечного не було. Потім тієї таки ночі сажа горіла ще двічі, але її потушили самі вахтові. Загалом все обійшлося гаразд. Лише мій земляк, механік Козоріз, попік руки, шию, спину й, здається, лисину, та до того так наковтався диму, що другого дня в нього замість грубого басу був чудний плаксиво-хрипкий дисканток.

*

Як відомо, наша експедиція на острів Вранґеля була не лише рятувальна та, так би мовити, комерційно-промислова, а була вона також і наукова. Вже під час південного рейсу навколо Азії наукові співробітники морського плавного Інституту провадили різні спостереження з борта „Літке". Тепер у північному рейсі склад наукової частини змінили. З нами було четверо наукових працівників.

Начальник наукової частини експедиції метеоролог Берьозкін В. О. мав за своє безпосереднє завдання протягом усього часу

подорожування провадити метеорологічні спостереження та інспектувати метеорологічні пункти в бухті Лаврентія, на мисі Дежньова та на острові Вранґеля. Берьозкін минулого року брав участь в експедиції „Красіна“, що врятував залишки екіпажу дирижабля „Італія“. Останнє дозволяло нам без міри зловживати запитаннями:—А скажіть, чи можна порівняти „Літке“ з „Красіним“? Чи похожі ці криги на криги, що їх проходив „Красін“? Чи пробився б отой „Красін“, де ми пробиваємось?—Таких запитань була незчисленна кількість.

Гідробіолог Ушаков П. В., співробітник Державного Гідрологічного Інституту та Інституту Півночі, мав і далі досліджувати фавну, розпочавши свої досліди коло неї ще в північно-західніх морях (Біле, Баренцове), потім у Тихо-океанських (береги Сахаліну), а тепер по шляху, що ним пройде „Літке“, головно у Східньо-Сибірському морі.

Геолог Кальянов В. П. мав чимало попрацювати під час стоянки „Літке“ біля Вранґеля. Вся основна його робота вичерпувалась дослідами на самому острові.

Він мріяв перейти острів з півдня на північ, щоб якомога докладніше вивчити геоморфологічні властивості цього острова, чого досі фактично ніхто не зробив. Нас, правда, мало цікавили науково-геоморфологічні досліди. Для нас за головне була розвідка корисних копалин, що, на нашу думку, їх обов'язково мусив знайти геолог.

Нарешті, гідрограф Ратманов, маленький чоловічок, що рекомендував себе старим полярником з Білого моря, мусив узяти якомога більше гідрографічних станцій у тому, майже невідомому гідрографам Східньо-Сибірському морі й намацати ті холодні й теплі течії, що їх, на превеликий жаль наших моряків, не зафіксовано на жодній мапі, течій, що відіграють колосальне значіння для берегів Чукотки й Аляски, течій, що знання їх абсолютно потрібне для навіґації в цих водах.

Ще мусив їхати з нами наш старий приятель планктонолог Багоров. Але його невчасно повідомили, й він, прибувши на „Літке“ до Владівостоку, за тиждень виїхав до Москви. Майже два тижні подорожі від Владівостоку до Москви, звісно, відібрали в Баго-

рова надію, що він устигне повернутися до Владівостоку й застати там іще „Літке“. Він залишився в Москві. Нам, старим літківцям, що привели накрижник із Чорного моря, звісно, було дуже шкода, що Багоров не їде з нами.

Окрім наукових співробітників, ми мали ще двох пасажирів — того таки кіно-оператора Радзіховського та журналістку-співробітницю московських „Известий“ Зінаїду Володимировну Ріхтер.

Радзіховський мусив цю частину подорожі знімати сам, а не так, як передбачалося перше, що з ним іще поїде оператор Дробін. АКО рішуче відмовилось дати місце на „Літке“ ще одному кіно-операторові.

З. В. Ріхтер прибула до Владівостоку за кілька день до відплиття накрижника в рейс. Вона домоглася, щоб єдине для журналіста місце, яке було на „Літке“, дали їй, як співробітниці найбільшої газети. А окрім того, її півторадесятилітній журналістичний досвід, її минулі подорожування по Китаю, Сибіру, Туркестану безперечно давали їй право на це місце.

Тепер, здається, читач знайомий з усіма вчасниками полярного рейсу „Літке“, що безумовно ввійде в історію мореплавства в східній частині Полярного моря.

Надвечір 16-го липня ми проходили якісь японські острови й наближалися до берегів великого північного японського острова Хоккайдо.

Коли зовсім смеркло й повечеряла остання вахта, вільні від роботи стояли вздовж спардеку й, спираючись на фалшборт, дивилися в темряву ночі та провадили розмови. З лівого борта крізь туман і мряку ночі пробивалися вогники осель на півостров, Осимо-Хайто. „Літке“ йшов протокою Цугару-Кайко, й ті вогники нагадували морякам, що тут десь мусить бути місто Фуку-Яма, а значить, за годину чи півтори закинемо кітву на рейді в порті Хакодате.

На палубі паровичники та пасажири розмовляють про Японію, переказують свої спостереження й викладають пляни на завтрішній день та наче намагаються щось нове й цікаве одержати від вогників Хоккайдо.

Паровичник Танкман покрученою російською мовою з захопленням розповідає про електрофікацію й, головно, про трамваї Японії, що прорізують ліси, а його слухачі починають дискутувати про ступінь хитрости та витривалости японців.

Другого дня ранком ми були в Хакодате. Нас поставили далеко на рейді, ближче до виходу в море, далі від інших пароплавів. Це тому, що в нас багато пального, а також є вибухові речовини. День теплий, сонячний, ясний. Немає й згадки про мрячливий дощовитий тієї пори Владівосток, про туманне Японське море. На борту вже поліцай та шипчандлер мотаються з нашою адміністрацією, нас незабаром готують спустити на берег, а ми тим часом, користуючись теплим днем і чистою водою в цій частині заточини, швидко роздягаемось і плигаемо в воду, щоб востаннє скупатися перед рейсом на північ.

По обіді їдемо на берег.

Я знову в Японії. Її північ значно відмінна від півдня, хоча ті самі маленькі люди, косоокі й кароокі дівчата, безперервний ланцюг крамниць, чемні посмішки й лагідні рухи. На жаль, за кілька годин перебування в місті абсолютно нічого не бачив, окрім крамниць та кількох ресторанів, бо для наших моряків це було найголовніше й найбезпечніше. Хакодате таки величеньке місто: 170 тис. людности, чималий порт, у місті хороший брук, трамваї, є декільки газет. Легко розмовляти російською мовою — її знають майже в кожній крамниці. Та й не дивно, бо хоча росіян у Хакодате мало, зате японці тутешні дуже багато мають різних справ із росіянами. Вони мають концесії в нашому Далеко-Східньому краї, на Камчатці, постачають потрібне нашим пароплавам, що, рейсуючи між Владівостоком та Камчаткою обов'язково заходять до Хакодате: — це ж станція між Владівостоком і північними морями.

У маленькому, але оригінальному ресторані „Лев“ нам подали прайс-курант, писаний японською та російською мовами. На Формозі та й скрізь на південних Японських і Китайських узбережжях прайскуранти пишуть японською та англійською мовами,

Не знаючи англійскої мови, важко закинути щось японцям про їхнє англійське письмо. Але щодо прайс-куранта російською мовою, то його написано таки досить ориґінально. Ось він:

ПРАЙС-КУРАНТ.
РЕСТОРАН „ЛЕВ“.

Борш і хлев
Рѣба
Мясо
Одбієнію збінію
Каклет
Куріч
Кок і цай
Чорнеї
Водка
Саке япон грох

Отхрыто от десяти утла до десяти вечера.

Боюсь, що ви не все зрозумієте з цього прайс-куранта. Дозвольте трішки розшифрувати. „Борш“ — це борщ, „хлев“ — це хлеб, „рѣба“—це рыба, „одбієнію збінію“ — свинная отбивная, чорнеї—це черный кофе. Одним словом, правильно написано лише двоє слів: „водка“ й „саке япон грох“.

У Хакодате ми мали одержати деякі продукти для Вранґелівської колонії та для нашого екіпажу, а також, найголовніше, по що ми зайшли в Хакодате, це—китобійне приладдя, що його мусили надіслати сюди з Америки. Ми знайшли в Хакодате все, що було потрібне,—і борошно, й консерви, й велику солодку японську цибулю, тільки не було тут китобійного приладдя—спеціяльної гармати, гарпунів тощо. Нічого робити, довелось рушати далі без гармати й без гарпунів. Зате, залишаючи Хакодате, ми ходили в нових синіх американських „робах“, запаслись ґумовими чобітьми, черевиками та японськими віялами, що їх японські крамарі дають даремно своїм покупцям.

Ми залишали Хакодате—останній великий порт на нашому шляху від Севастополя до бухти Роджерса на острові Вранґеля.

Всі були задоволені, лише фотографи кляли Хакодатську владу за заборону фотографувати в районі Хоккайдо й за те, що капітан пильно стежив, щоб хто-небудь з них не обдурив японців, і, скориставшись вільною хвилиною, не попсував би хоча б одної платівки.

Ми вийшли з заточини і йшли далі в протоку, до виходу в Тихий океан.

За бортом шуміла вода Тихого океану, а крізь одчинений ілюмінатор було видно захмарене з просвітлинками небо, застуджене море та пінясті хвилі, що йдуть од носу до корми. Океан зустрічав нас свіжим вітром, що ніс із собою невеличкими клаптями туман. Тепер день-у-день і температура починала спадати, й вздовж Курильських островів нас мусили зустрічати густі тумани. Люди спали стомлені після Хакодате, лише вахтові в паровичні надолужували біля тачок та паливень.

Я вийшов на капітанський місток: вахтовий керманич розповів цікаву історію, як десь тут недалеко, в цьому районі океану є так звана западина Тускарора, названа на честь данського пароплава „Тускарора", що прокладав телеграфний кабель через Тихий океан з Америки до Японії, а звідти в Австралію та на Цейлон. Тут знайшли одне з найглибших місць світового океану. Влітку 1914 року глибину цієї впадини хотів виміряти відомий криголам „Вайгач". З „Вайгача" спустили спеціяльний глибомір. Спустили

понад 9 тисяч метрів дроту, він порвався, і глибокомір пішов на дно.

Керманич не міг сказати, чи хто виміряв уже цю западину, чи ні.[1]

Другий день був туманний, похмурий, але „Літке", не зважаючи на туман, швидко посувався вперед. Міша Іванов — не заєць, а механік — на своїй вахті нагнав щось близько 100 обертів ґвинта на хвилину.

Ішли по $12^1/_2$—13 миль на годину: надвечір пройшов маленький дощ, небо затягли хмари, й блискавка могутнім прожектором освітлювала похмуре море, мокрі палуби й борти нашого судна. Сподівалися штурми. Але штурми не було. Натомість другий ранок розпочав собою хороший сонячний день. Ми йшли вздовж Малих Курильських островів, спостерігали багатьох чайок, бакланів, чорних альбатросів, летючих риб, дельфінів

[1] Механічними приладдями прірву Тускарора, як і інші великі глибини в океанах, ще не вимірено. Останній винахід глибокоміра у використанні мікрофона відкриває перспективи вимірювання великих глибин, вираховуючи час, за який доходить апарат до дна й повертається луною.

і навіть бачили здалеку жовтувату пляму кашалота, що грівся на сонці.

На судні звичайне щоденне життя: відбувають вахти, грають у доміно, трішки сваряться, перебирають помаранчі та іншу зелень, вчать розбирати й збирати розбірні човни, в кают-компанії грає грамофон, викликаючи захоплення платівками з гавайською музикою та популярними американськими пісеньками. У червоному куточку встановлено гучномовця, що насвистує, на наш погляд, досить нудні японські мелодії. На жаль, можемо слухати лише японські радіостанції, бо єдину широкомовну радянську, що її тут легко чути, Владівостоцьку, саме тепер ремонтується.

Протягом шести день ми були без радіозв'язку, й лише наприкінці четвертого дня після виходу з Хакодате наш радист налагодив зв'язок із Петропавловськом.

Ранком 22-го липня показався крутий берег Камчатки. Ми пройшли ріг Лопатку. Десь тут недалеко, кілька років тому, затонула японська шхуна: і коли в океані лютує штурма, а вітер здіймає горами хвилі, то трапляється,

що моряки кораблів бачать у проваллях між хвилями щогли потоплої шхуни, що сіла на мілизну. Петренко розповідає, яке страшне враження справляє це видовисько. На жаль, ми його побачити не могли, тому що вітру майже не було, й море лише ряботіло невеликими хвилями.

Ми наближалися до Петропавловська. Недалеко судна грали кашалоти, піринали й здіймалися качки-нирки, вискакували касатки, ці хижаки північних морів. Круті береги змінювались на ще крутіші, що виростали майже в гори. Нарешті, ворота Авачинської заточини. Ми входимо в заточину. Ліворуч, крізь розірваний туман, виглядає снігова шапка Корякинської сопки, а ще чарівніша Велючинська. Ще десять хвилин, і ми заходимо до „Ковша" — так зветься заточина напроти Петропавловська, що утворилася після одного з вулканічних вибухів Велючинської сопки. Кітву закинуто — ми в країні вульканів та ведмедів.

III. КРАІНА ПІДЗЕМНОГО ВОГНЮ СНІГОВИХ ГІР, ЛІСІВ ТА ВЕДМЕДІВ

„Ковш“. — Місто-село з минулим, воно й місто майбутнього. — Бюрократи, рибалки та мисливці. — „Полярная звезда“. — „Серые глазки“ — балики, пупки та юкола. — Тут сорокаґрадусної не вживають. — Для чого міліція? Краєзнавство. — Село запорізьке. Прощаємось із зайцем. — Залишаємо Петропавловськ.—Куховар Петрик із Бердичівщини. — Камчатське море.

У Петропавловську застали „Ставрополь“ та „Якут“. Вони стояли в „Ковші“, що про нього і його походження я вже згадував. „Якут“ віз для нас вугілля й зразу вийшов на північ. Ми мусили догнати його в заточині „Лаврентія“, де востаннє братимемо запас вугілля.

„Літке“ причалив до вугільного майданчику біля, так званої, сиґнальної гори. Подекуди круто здіймаються прошаровані ґнайсові

скелі, вище вкриті синіми та червоними квітками, диким часником, мохом, шипшиною, жовтенькими кульбабами. А верхом пішли розлогі берези, не з білою, а брунатного кольору корою. Приблизно по середині шляху Сиґнальну гору розриває вийма, що нею легко вийти на другу сторону гори до самої заточини.

Біля вугільної купи на нас чекали 39 кудлатих вовкуватих та лисуватих собак, призначених для Вранґелівської колонії. Їх стеріг і годував юколою (в'яленою рибою) старий бородатий дід, що його чомусь прозвали наші хлопці „попом“.

Після швидкого поверхового митного огляду, нас пущено на берег. Моторка швидко приставила до пристані, й ми вмент розсипались по місту. На березі, на самому видному місці стояли будинки, що в них містилися контора Радторгфльоти та лазня. Далі, в глибині міста, були міліція та пошта, що розташована вже на головній Ленінській вулиці. На Ленінській всі установи Петропавловська: факторія АКО, пошта, кооператив, дві перукарні, їдальня-кафе, пекарня, книгозбірня, Окрви-

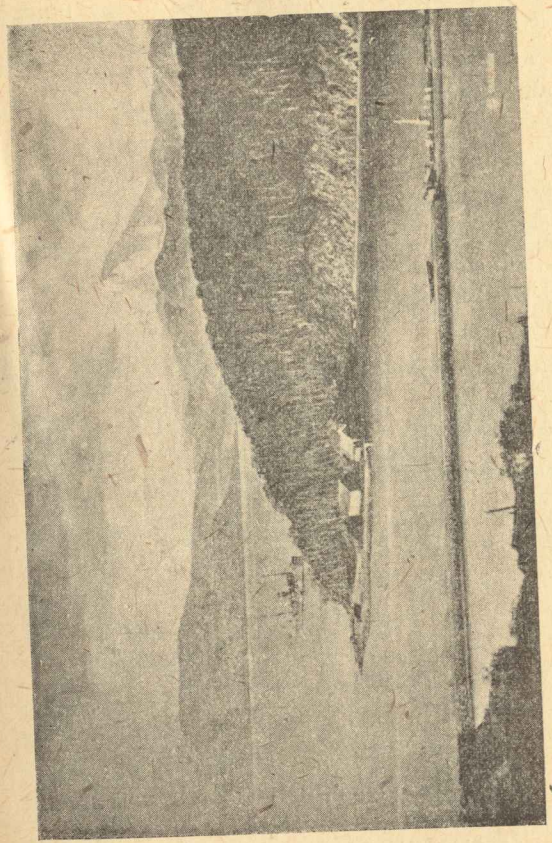
конком, і закінчується вона будинками Окрпарткому та друкарні.

З пошти, де залишили телеграми, разом із Богановим рушили до Петропавловскої радіо-станції, що лежить за півмилі від міста в виймі між горбами, саме над берегом затоки, де остання переходить у „Ковш“.

Чарівна місцевість. Розкарячені березки, густа весела трава й мальовничі стежки по горбах. Ми дихали весною, якої цього року багатьом із нас не довелося бачити. На весні — після гарячого тропічного літа, весною — перед пізньою осінню й зимою, що за кілька день зустрінуть нас у Берінґовому та Полярному морях.

На радіо-станції знайшлися знайомі та приятелі мого попутника. Один із них, що через житлову кризу жив у дров'яному сараї, переказав останні новини: розрив дипломатичних взаємин із Китаєм, арешти в Манчжурії та військове підготування мукденців і білоґвардійців.

Незабаром туди підійшли з телеграмами Ріхтер та Альоша Бєлохов. Вони сьогодні таки хотіли їх надіслати. Але тому, що вже

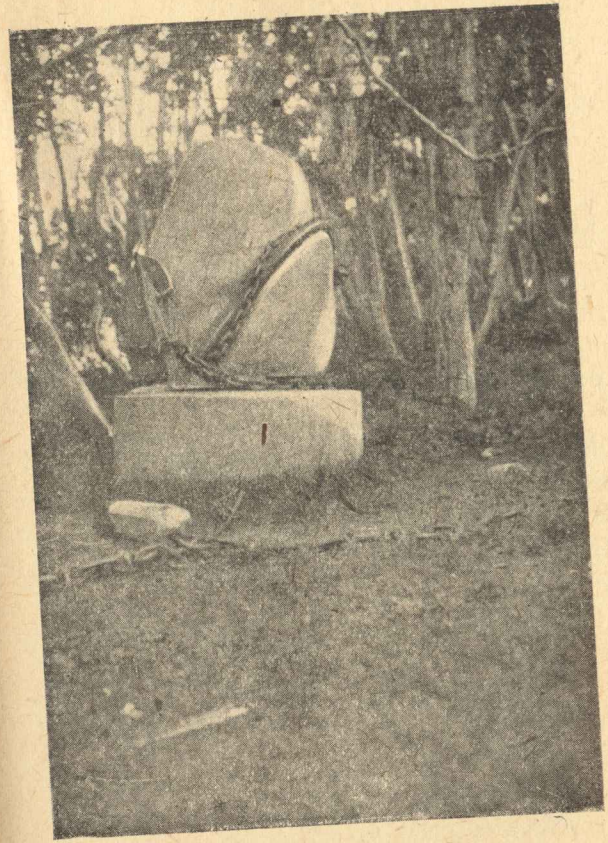


Пароплав біля Сиґнальної гори. Віддалік Велючинська сопка.

було пізно, на це треба мати дозвіл поштового начальника. Довелося йти до міста відшукувати це начальство. Ми довго цілим натовпом тинялися по місту, розшукуючи завідувача поштово-телеграфної контори, поки не знайшли його на партійній чистці, що відбувалася в будинку парткому.

Ранком другого дня я поспішив закінчити ранішню роботу й, передавши обід на зайця — що, до речі, ще залишається на „Літке“ — сам поспішив до міста. Саме був відплив, і можна було легко пройти береговим піском, що відкрився з-під води, обривистим берегом Сиґнальної гори. Придивляючись до лінії припливу й відпливу, я помітив, що висота припливу в цій заточині сягає щонайменше 6 футів.

Біля вийми, що посередині гори, вийшов далі на берег поміж берез. Трохи вище між деревами, на круглій підставці червонуватого ґраніту, чорніла якась скеля, обв'язана ланцюгом кітви й старою кітвою, що її на три чверти з'їла іржа. Тут таки навколо лежали стовпи старої огорожі. Це пам'ятник відомому мореплавцеві Ляперузові. На пам'ятнику напис: „Сооружен в 1892 году крейсером



Пам'ятник Ляперузові на Камчатці.

„Забіяка“. Але з того часу навряд чи хто коли думав про реставрацію цього пам'ятника.

Слід відзначити, що Петропавловськ—місто з історичним минулим, про що свідчать хоча б численні пам'ятники, які трапляються майже на кожному кроці цього мініятюрного міста-села. За якихось двісті кроків од факторії, на невисокому горбі під лісом, стоїть обшарпана часовенька, що її тут поставлено в пам'ять збройної оборони мешканців Петропавловська від об'єднаної англо-французької ескадри 1854 року.

На цвинтарі маленької церковки стоїть пам'ятник капітанові Чарлзу Клеркові, помічникові славнозвісного мореплавця Джемса Кука. 1779 року після загибелі Джемса Кука Чарлз Клерк став на чолі експедиції, що шукала проїзд з Великого океану до Атлантійського через північне Полярне море. Переконавшись в неможливості для своєї експедиції пройти цим проходом, Клерк повернув назад і помер 2-го вересня 1779 року біля берегів Камчатки. Цей пам'ятник поставлено в Петропавловську перед війною. Петропавловці пам'ятають про бучне свято відкриття

цього пам'ятника, що в ньому брали участь криголами „Таймир“ і „Вайгач“ та англійський крейсер „Ньюкестл“. А в „Ковші“ на косі вульканічного походження стоїть уже новий пам'ятник червоноармійцям, що загинули в боротьбі за Камчатку. Тут таки й живі пам'ятники боротьби за радянську Камчатку – дві напівзатоплені шхуни хижаків контрабандистів, які кілька років тому насмілились хазяйнувати в наших водах біля берегів Камчатки.

Тепер маленький Петропавловськ напередодні великої метаморфози, коли він із невеликого сільця має перетворитися на велике місто.

Акційне камчатське товариство — хазяїн нашої півночі від миса Лопатки до острова Геральда в полярному морі—докладає всіх зусиль, щоб зробити Камчатку багатим промисловим краєм, залюднити безлюдний півострів і перетворити маленький Петропавловськ на шумне велике місто. Тут передбачається збудувати нові великі квартали. Сюди переходить правління АКО, що донині містилося у Владівостоці. Разом із цим треба

побудувати житла для численних штатів співробітників, налагодити зимне пароплавне сполучення з Владівостоком. Передбачається налагодити авіозв'язок. На збудування порта в Авачинській губі, де стоїть Петропавловськ, асиґновано понад півмільйона карбованців.

Влітку Камчатка живе буйним життям. Численні рибні заводи по її узбережжю починають роботу, завозячи з суходолу[1] тисячі робітників. Уздовж західнього берега півострова японці-концесіонери своїми шхунами та краболовами виловлюють на мільйони крб. різної риби, виготовлюючи консерви, ікру, балики.

В середині півострова вздовж річки Камчатки місцева людність намагається хліборобити. Виходить це не зовсім добре, але наслідки є, й запевняють, що часами навіть вдається виростити кавуни. Біля самого Петропавловська, милі за дві від міста, є досвідна с.-г. станція, що вивчає хліборобство на Камчатці. Тут широко практикується городництво, й хоч воно не може задовольнити потреб

[1] На Камчатці сам півострів за суходіл чомусь не вважають: „суходіл — од Владівостоку" — як там кажуть.

місцевої людности, але все ж зменшує довіз городини сюди з Владівостоку та із закордону.

Ще малочисленні, але достатні геологічні розвідки свідчать, що півострів має великі багатства, й корисні копалини можуть стати за дуже рентабельну статтю. Ці багатства тепер намагається експлуатувати АКО.

Взимку, коли всі пароплави залишають бурхливі води Камчатського узбережжя, замерзають заточини, а в горах починає „пурзить"[1] — всі зв'язки Камчатки, окрім радіо, з суходолом пориваються на цілих чотири місяці.

Взимку мисливці на лижвах, підбитих нерпою чи оленем, рушають на полювання: найкоштовніший звір — соболь. Його залишилось уже мало, й тепер вживається екстрених заходів до зберігання та розплоджування соболів. Численний, але малоцінний ведмідь густо заселяє Камчатку. У всякому разі ведмедів тут значно більше, ніж людей. Ще літом визбіруючи малину чи горобину (чи рябину) по зелених горбах, навколо самого Петропавловська, можна натрапити на ведмедя. Він

[1] Від слова „пурга", тобто завірюха.

досить плохий звір і рідко кидається на людину. Переказують, що в нетрах півострова бродять табуни здичавілих коней. Але чи то, правда, чи може якийсь мисливець напідпитку замість гірських баранів побачив коней сказати важко. Адже величезну територію камчатської округи, що охоплює один із найбільших у світі півострів, увесь район Анадиря та Чукотку, залюднює лише 36 тис. людности, з них половина перебуває в первісних умовах життя. Хіба хто знає докладно Камчатку? Більшість її гірських верховин та вульканів досі не досліджено, а в Анадирському районі минулого року якась експедиція виявила на мапі помилку в двісті кілометрів.

Залюднюють Камчатку службовці, мисливці та рибалки. Перші переповнюють Петропавловськ. Промисловости тут жадної. Чимало є спеціялістів, що, спокусившись великими заробітками, законтрактували себе на кілька років і тепер нудьгують довгими вечорами, згадуючи Москву, Ленінґрад, Кримські курорти та автомобілі військово-грузинським шляхом. Раз на тиждень ходять до кіна, двічі—

одержують місцеву газету й довго розгадують псевдоніми авторів колючих і лайливих заміток, а решту вечорів ходять пити чай, закусуючи рибними делікатесами, затуляючи вікна, грають у карти й переказують незчисленні перекази один про одного. У карти грають, затуляючи вікна, бо запальна гра стала таке хоробливе явище, що місцевій владі довелося спеціяльно заборонити будьяку гру в карти.

Влітку, коли в „Ковші“ з'являється новий пароплав, місто оживає. І хоча в такі дні крамниця держспірту припиняє торгівлю, але веселі моряки вештаються по місту, вистоюють чергу біля перукарні, де китаєць перукар тримає клієнта по півгодини й, обдавши якоюсь вонючою, брудною рідиною, дере втроє. Купують свіжі балики, закуповують на факторії тютюн та пилочки для лобзиків, а вечорами переповнюють єдине кафе з земляною підлогою, де п'ють каву, ласують кисляком (простоквашею) і з-під столу підливають один одному спірт. У клюбі спільними силами моряків та місцевого активу влаштовується доповіді, концерти, вистави.

Так живе Петропавловськ.

Узбережжям моря та вздовж річок потяглися рідкі оселі рибалок — росіян та зрусілих камчадалів. Вони рідко приїздять до міста. Ціле літо полощаться в воді та в'яляться разом із рибою на сонці, а взимку вилежуються в своїх хижах, час од часу перегортаючи старі числа „Полярной Звезды", що видається у Петропавловську.

Десь у горах бродять мисливці, що промишляють на різного звіра, запасаються хутрами й везуть їх до ближчої факторії АКО. Є багато таких, що літом рибалять, а зимою полюють.

Так, здається, робить більшість камчатських абориґенів.

— Щоб обізнатися з Камчаткою, залишайтеся тут на рік-на два. Об'їдьте півострів морем. Пропливіть річку Камчатку, пішки пройдіть до центру півострова. Зимою на собаках об'їдьте кілька районів — тоді матимете уявлення про цей багатий і чудесний край, край підземного вогню, снігових гір, лісів та ведмедів. —

Так говорили мені в редакції місцевої газети „Полярная Звезда". Оригінальна газета. Чи є ще де в нас у Союзі така?

Тираж — 800 примірників. Виходить двічі на тиждень. За звичайної передплати коштує 1 крб. 20 коп. на місяць. Є різні розряди пільгової передплати. Найдешевше — для селькорів: 40 коп. Дотації одержує більше ніж утричі проти того, що дає передплата. Має редактора, секретаря, друкарню, здається, з трьома складачами, й кур'єра.

Секретарі міняються часто, але стиль газети особливих змін від того не зазнає. Зразки того стилю, на жаль, можу передати лише по пам'яті, бо тих кілька примірників, що взяв із собою, дорогою десь розгубив. Особливо пам'ятні мені двоє чисел газети.

В одному вміщено замітку про чистку апарата АКО. Там писалося так:

„Председатель комиссии по чистке тов. Федоров твердым большевистским голосом спрашивает:

— Признаете ли вы, тов. Прокофьев, классовые принципы в распределении строительных бревен?

Тов. Прокофьев нетвердым голосом отвечает...“

Другий нумер був присвячений приїздові урядової комісії Союзного, здається, ЦВК на Камчатку. З чотирьох сторінок одна була присвячена приїздові комісії, а дві — біографіям двох членів комісії й четверта—переліркові подарунків, що їх комісія надсилала партизанам, учителям і просто активним громадянам Камчатки.

Біографію тов. Федька, члена Реввійськради й члена цієї комісії, подано під заголовком „Красный Орел“, а далі писалося: „Сегодня на землю Камчатки ступила нога красного маршала тов. Федько...“

Із закордонною інформацією тут важко. Радіом одержують відомостей мало, а центральні газети прибувають сюди найскоріше за $1^1/_2$—2 місяці.

Що тут добре поставлено — так це відділ краєзнавства, але про це трохи далі.

Ще в морі підчас розмов наших моряків про Камчатку я часто чув назву „Серые глазки“. Хтось мріяв про якісь купівлі в „Серых глазок“, другий розповідав, як він

гуляв у „Серых глазок“, а Дрозд на моє запитання, що таке „Серые глазки“ жартовливо відповів: „Серые глазки, черные глазки, белые глазки, карие глазки“.

Лише тут у Петропавловську я розібрав, що це невеличка рибацька оселя за півтори милі звідси, й зветься вона не „Серые глазки“, а вірніше —„Сероглазки“.

Мені дуже хотілося попасти до тих „Сероглазок“, але під час першого перебування на Камчатці не пощастило. Лише значно пізніше, після закінчення нашого крижаного рейсу, довелося бути в тому сельці.

За Петропавловськом, під, так званою, Мішенною горою, лягло невеличке озеро солонкуватої води. Вузька смуга води відокремлює озеро від заточини. Тією смугою проходили ми вдвох із нашим коком Фесаном, що йшов до „Сероглазок“ по рибу. У заточині великий вітер за ясної погоди здіймав хвилі й заплюскував берег, загрожуючи знести кунгаси з сіном, що їх витягли рибалки далеко на пісок. Після полудня сонце крізь осіннє повітря таємниче клало тіні в далині гір по той бік заточини, блищало своїм

промінням на сніговій шапці вулькану. Мальовнича гірська тропа йшла вгору поміж кущів берези, горобини та малини. Праворуч лишилося кілька маленьких, уже розпораних городів, а ліворуч старовинне кладовище Петропавловська, де старі гнилі хрести й меморіяльні дошки за погнутими залізними огорожами переходили в надгробники з червоними зорями.

Ми піднялися вгору. Ішли густою, зеленою алеєю й милувалися краєвидом, дивлячись на розвітрену заточину, яку оточували височезні гори. За Сиґнальною горою ховалося місто-село.

Фесан, що був у злому гуморі, спочатку скаржився на свою долю біля камбузи, потім пояснював, яка різниця між „де-воляй" і „Марешаль" та як тепер зветься шніцель „міністерський", але незабаром захопився краєвидом, і до самих „Сероглазок" останній правив за тему нашої розмови.

У долинці над заточиною розсипалось кілька будиночків. Окремі, зовсім мініятюрні, інші більші — всі криті американськии залізом. Більшість садиб, що розташувались, як

попало, обнесено дерев'яною огорожею. Фесан каже, що всіх садиб тут чотирнадцять, і більшість із них належить удовам. Ці вдови залишилися після громадянської війни. Одні з них — червоні вдови, а другі — білі вдови; свого часу їхні чоловіки перерізали одні одних.

У цих хатах трапляється багато американських речей, що їх не так давно постачали Камчатці американські контрабандисти. Тепер цього вже нема; наші сторожеві судна дбайливо охоронюють півострів од хижаків.

Фесан довго розшукує потрібних йому баликів, роздає подарунки старим знайомим, приймає від них і торгується за пупки. Подарунки Фесана — це цукор, чай, яблука. А „Сероглазки" наділяють його все тими самими баликами...

Тут усю рибу, що не йде на консерви, використовують на балики, пупки та юколу. Не знаю, чи треба пояснити, що таке балики: в кожній крамниці церобкоопу ви можете його побачити. На балик іде спинка риби; боки та живіт риби (найситніша частина) засолюють, і це зветься пупками, а гіршу

рибу і її м'ясні покиді в'ялять на харч для собак, і те зветься юколою. Люди теж часами не відмовляються від юколи, а за чаркою вона багатьом видається надзвичайно смачна. До речі, у Петропавловську сорокаградусної горілки нема, а її там заступає дев'яностошестиградусний спірт, який місцеві мешканці розводять водою залежно від індивідуального смаку та звички. Місцевій людності спірт продають у безмежній кількості, а приїжджим морякам взагалі продавати його дозволяється рідко. Та матроси швидко знаходять знайомих, що частують їх спіртом і купують для них у факторії речі, які завозять до Камчатки, але яких не дозволено продавати на вивіз. Місцева влада дивиться на це крізь пальці, суворо стежачи лише за одним, аби не було контрабанди.

Взагалі боротьба з контрабандою та п'ятними — це єдине завдання збройних сил Петропавловську, що складаються з митниці, прикордонної охорони й кількох міліціонерів. Виявляється, що тут міліція не має однієї важливої вантаги, що в усіх місцевостях є чи не основне її завдання. Тут міліції не доводиться боротися з крадіжками. Дверей тутешніх будинків ніколи не замикають. Ви можете залишити своє пальто серед вулиці, й ніхто не наважиться його підняти. Воно тижнями лежатиме в бруді, в поросі, його обминатимуть, об'їжджатимуть, але ніхто не підійме. Щодо цього, то це надзвичайно чесне місто. Але щодо великих афер, контрабанди й, так званого, „облапошування", то тут цього всього не менш, коли не більш, ніж де інше.

Як не як, а в маленькому Петропавловську культурних сил не так уже й мало, й коли ви зайдете до місцевого краєзнавчого музею, то з великим інтересом пройдете його кімнати, де багаті колекції дають надзвичайно цінні матеріяли, починаючи з археології та петрографії й кінчаючи ботанікою, зоологією та етнографією.

Група ентузіястів, що об'єдналася в Камчатське краєзнавче товариство, розгорнула гігантську роботу коло дослідження півострова й вивчення його виробничих сил. Організується екскурсії в недослідженні райони, влаштовується гірські екскурсії до кратерів недосліджених вульканів, посиленно виготов-

ляється різні колекції та вербується нових краєзнавців. Вони видають і нові книжки про Камчатку, репродукують фотографії, креслять нові мапи та прокладають нові маршрути, нові тропи для зв'язку з дальшими селищами. Характеристично відзначити, що на Камчатці зв'язок центру з околицями, з тутешньою провінцією — і кінний, і собачий, і морський — налагоджено надзвичайно погано. Добрий тут лише радіо-телеграфний, а надто телефонний зв'язок. Петропавловськ зв'язаний телефоном майже з усіма більшими селищами півострова.

У розмовах із місцевими краєзнавцями довідався, що на Камчатці є українські селища. Яким вітром занесло їх сюди — не розумію, але факт, що на західньому узбережжі півострова є село Запорізьке. Кілька років тому воно мало якусь іншу назву, але несподівано для Камчатського окрвиконкому мешканці цього села надіслали прохання, аби перейменувати їхнє село на „Запорізьке", мотивуючи це тим, що вони походять з України. За даними місцевої статистичної управи, на Камчатці українців таки значний процент.

У долині річки Камчатки вони утворили кілька селищ, а саме: Чорний Яр, Березовий Яр, Опальне тощо. Хоча ці селища налічують багато років, але тутешні українці й досі не забули своєї мови й не втратили багатьох національно-побутових ознак. Так само, як і інша людність Камчатки, українці переважно рибалять та полюють. Але окрім того, вони багато уваги приділяють хліборобству, мають значні успіхи, і їх вважають за культурних господарів.

Докладно довідатись про життя цих камчатських земляків не було змоги тому, що їхні селища, найближчі від Петропавловську, лежать за кілька сот кілометрів.

За три дні ми навантажили вугілля й кінчали брати воду, що наливається тут самопливом, збігаючи по трубах з гір.

Доводилося прощатися з зайцем. Він увесь час був на пароплаві. Міліція його не забирала тому, що не знала, куди його подіти. Лише вартовому міліціонерові, що похожав по пристані, наказали не випускати зайця до міста. Проте кожен день заєць вештався по місту, вечорами ходив до кіна й лише при-

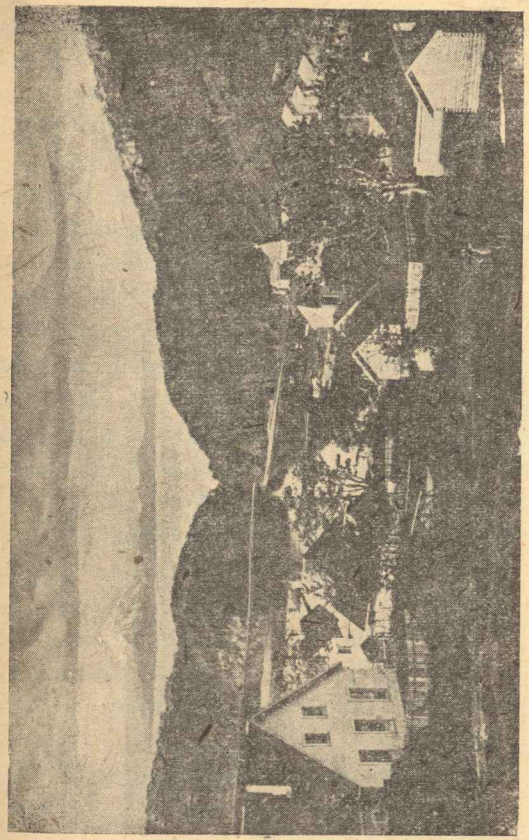
ходив на пароплав спати, щоб другого дня вчасно поснідати, пообідати й допомогти мені в нашому господарстві.

Другого дня по приході до Петропавловська Мінєєв запропонував зайцеві їхати на Вранґеля за кухаря. Тепер він уже не згоджувався. За день він погодився, але Мінєєв уже передумав. Зайця залишили в Петропавловську, щоб потім відрядити до Владівостоку. Аґент ДПУ у Петропавловську обіцяв зайцеві, що він клопотатиметься, аби його у Владівостоці прийняли до морської школи або на якийсь пароплав.

За кілька місяців ми зустрілися з Мішею Івановим у Владівостоці, де він учився на радіо-відділі морського технікуму.

Всі дні перебування в Петропавловську Мінєєв розшукував кухаря. Охочих було багато, але нікому з них не щастило. Одного на Вранґеля не пускав лікар, другого, відомого контрабандиста, забракувала місцева влада, третій Мінєєву не підходив. Кінець-кінцем вирішили, що кухаря візьмуть на Чукотці або й зовсім обійдуться без нього.

26-го липня ми збиралися залишити Кам-



Петропавловськ. Копш. Відділ'к Валючинська сопка.

чатку. Але води не набрали досить, і відплиття відклали до другого дня. Тим часом петропавловці готувалися влаштувати нам урочисті проводи. У місцевому клюбі влаштували вечір з нагоди нашого перебування в Петропавловську. На вечорі виступали Мінєєв, Дубліцькій та Берьозкін. Останній поділився спогадами про експедицію на допомогу Нобіле. Для петропавловців це була таки досить свіжа новина.

Відплиття призначено на 11 годину ранку. О 10-й годині прогудів другий гудок, який сповіщав, що за годину „Літке" відійде від причалу й рушить у море. У цей момент на палубі накрижника з'явився невисокий сухенький чоловічок і попростувавши до першого матроса, якого побачив біля мурні, запитав, де він може побачити начальника острова Вранґеля.

Це був новий кандидат на кухаря. Він запропонував свої послуги за годину до відплиття. Його розмова з Мінєєвим коротка.

— Ви шукаєте кухаря для колонії?

— Так.

— Я пропоную вам свої послуги.

— Хто ви?

— Матрос. Живу на Камчатці 11 років. Працював перше на маяку, а тепер у Радторгфльоті. Прізвище моє Петрик. Сам я з Бердичівщини. Умови, які ви пропонуєте, знаю. За мене можуть поручитися місцева контора Радторгфльоти та союз водників.

— За годину ми залишаємо Петропавловськ. Ви встигнете зібратись?

— Устигну.

За пів години підписали контракта на три роки, за яким гр. Петрик зобов'язується працювати на о. Вранґеля за кухаря, працює 8 годин на день, вихідний день — неділя. За те має 150 крб. на місяць і харч.

За 15 хвилин до 11 г. Петрик був на борту „Літке" з усіма своїми речами, які переховувались у невеличкому клунку під пахвою.

Близько 12-ої год. ми підняли кітву. З нами прощався натовп людей. Багато махало руками, кашкетами й хустками. Мінєєв гукав з пароплава, запрошуючи в гості до себе на Вранґеля. Настрій був веселий і бадьорий.

Ішли вздовж туманних берегів Камчатки. На мапі, що висить у червоному кутку, це море зветься Камчатське. Але, на мою думку, навряд чи ця смуга води має право на назву окремого моря.

28-го липня пройшли 278 миль. Швидко наближалися до Чукотки. Наш радист щодня ловив з етеру голоси пароплавів — сусідів, що ховалися десь далеко за водяним обрієм. То були „Ставрополь“, „Якут“ та „Астрахань“. „Літке“ їх наздоганяв.

Пройшли ріг Навар. Красиві невисокі гори вкриті снігом. Ми довго стояли в тумані, вишукуючи цього рогу, раз-у-раз кидаючи глибомір Томсона. Але враз задзвенів телеграф, „Літке“ рушив. Крізь розірваний туман виглядали верхів'я рогу.

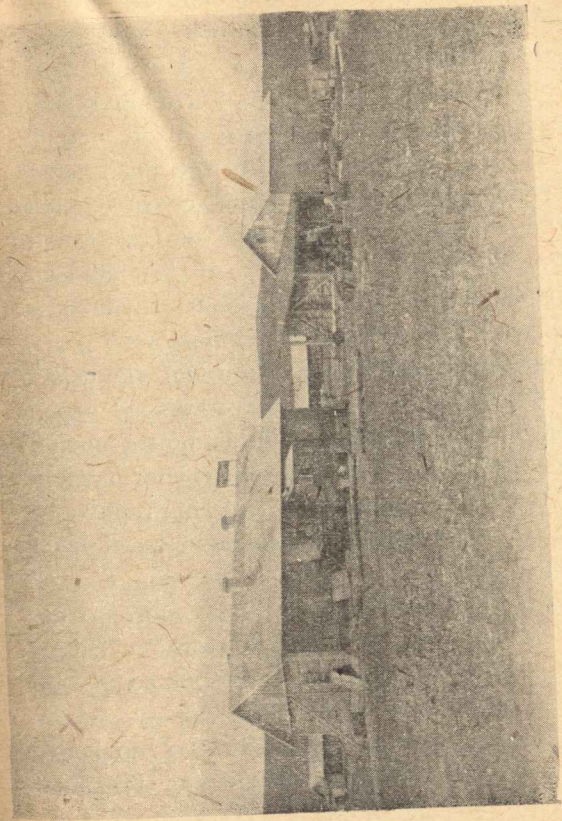
У морі з'являлися кити, й цікаві швидко вибігали на палубу, почувши вигуки, що з правого чи з лівого борта показалося страхіття Північного моря. Але майже завжди нам доводилося бачити лише стовпи спіненої води, що їх викидали кити, та спостерігати могутні вдари хвоста. Звісно, ні ми до них, ні вони до нас близько не підходили.

29-го липня зустріли перші криги. Це було за 400 миль на південь від Берінґової протоки. Ми їх зустріли годині о 5-й вечора. Легеньким вітром гнало маленькі крижини, що ось-ось готові розтанути. Вони рідко-рідко пливли морем. Найбільші з них сягали приблизно 30 — 40 кв. футів. Похолодало. Дні ставали довші. Сонце заходило о 9-й, на початку 10-ої.

IV. НА ЗЕМЛІ АНКАУГЕ

Заточина „Лаврентія". — Ентузіясти й авантурники. — Як умирають чукчі. — Воля шамана. — Оравелян. — У полярних сутінках. — Рінтетегін. — У гості до людини моря. — У лікарні. — Дівчина в білому халаті. — Беремо вугілля. — Як украдено Мері. — У штурму на вельботі. — На порозі крижаного рейсу.

Останній день липня. Найгарячіші дні на Чукотці. Сонце зникає на короткий час. Ночі немає. Північ нагадує світанок. У заточині Лаврентія вже майже не залишилося криг. Лише рідко-рідко пропливе невеличка, хиверно обточена сонячним промінням крижина, що її вигонить у море вітер, або бовтає по хвилях приплив чи відплив. Чайки користуються з цих крижин, вмощуються на них в безпеці від нерп, чиї чорні цікаві голови з'являються з-під води то тут, то там. На горах,



Факторія в заточині Лаврентія (Чукотський півострів). Найбільша европейська оселя на Чукотці.

що лягли навколо заточини, біло-сірими пасмами лежить сніг. Снігові насипи в ровах часами збігають до самого моря; вони нагадують невеличкі ґлетчери, і їх окрижанілий сніг не розтопити скупому чукотському сонцю.

На брунатно-сірому відлогому березі, майже під горою, простяглися в ряд десять дерев'яних будиночків. Навколо — жодної деревини, жодного кущика, жодної огорожі. Це найбільша европейська оселя на півночі — культбаза Лаврентія. Тут є факторія. Минулого року тут відкрили школу та лікарню, привезли кіно. П'ятдесят европейців оселилося серед пустельної країни, що обіймає понад сотню тисяч квадратових кілометрів із шістю тисячами тубільної людности на цій території. Не далі, як за сто миль звідси, ближчі оселі европейців — Дежньов, Уелен, Чаплін, і в кожному з останніх живуть четверо-п'ятеро білих. Живуть у яранґах. Це житло чукчі — шкіряний намет, іноді над неглибокою ямою. Одягаються напів по-европейському, напів по-чукотському. На ногах високі ґумові чоботи, на голові оленяча або песцова шапка й зверху „укенсі" — плащ із кишок моржа.

Харчуються здебільшого европейськими привозними продуктами, головно, консервами. Але часами доводиться ласувати нерпою, що віддає лоєм, пробувати копальхен, тобто моржатину з „запахом" і, значно рідше — полярної ведмежатини, що тут трапляється рідко. Торгують із чукчами та ескімосами, вимінюючи в останніх хутра песця та білого ведмедя, шкіри моржа й нерпи, бияки моржа, а іноді й величезні доісторичні бияки та кістки мамута, що колись тут у теплому підсонні випасався на розкішній рослинності. Тепер у розмитих берегах річок час од часу знаходять могутні бияки, ребра, хребці та кістки ніг, і все це ще до недавніх часів ішло в чукчів на будівний матеріял для яраноґ. Привчають чукчів лікуватись у лікарні, вчать чукотських дітей письменности, показують чукчам кіно й не дають чукчам спірту, за що останні їх лають і погрожують плисти по вогняну воду на Аляску до американців, де стодолярові хутра йдуть за пляшку спірту.

Серед цих европейців є ентузіясти, але є й авантурники, є люди сильні, придатні

для тяжких умов життя на півночі, але є й кволі, нервові, не придатні для холодної, суворої пустелі з її людністю—чукчами та ескімосами, що ледве виходять з побуту кам'яної (певніше — костяної) доби, брудними й, на перший погляд, жорстокими. Оселя попала в задуху чвар, пліток, дріб'язкової безпринципової боротьби, й це тяжким духом війнуло на нас, коли ми закинули кітву, а сильний гудок сповістив оселю про прибуття рідкого гостя-пароплава.

До нас уже наближався чотиривесельний вельбот з кількома европейцями, а його переганяла байдара — човен із шкіри моржа, повний чукчів.

*

Тетрадь для регистрации актов о смерти Яндагайского чернового стола ЗАК на 1929-й год.

Отдел записей актов гражданского состояния.

Запись о смерти.

1. № записи—1.

2. Число, месяц совершения записи — 17 мая 1929 г.

3. Пол умершего — Женский.

4. Фамилия и имя умершего — Панай.

5. Возраст — 57 лет.

6. Число, месяц и год смерти — 6 марта 1929 года.

7. Место смерти — С. Яндагай, бухта. Лаврентия, Чукотский полуостров.

8. Род занятий умершего — Домашняя работница.

9. Семейное положение умершего — Вдова.

10. Причина смерти — Удушена родными по собственному желанию.

11. Место погребения — Недалеко от селения.

Це списано дослівно з книжки Заксу, що її я знайшов на столі єдиного комсомольця в зат. Лаврентія — першого вчителя місцевої школи—Ніколаєва. Виявляється, що вираз — „задушений родичами з власного бажання" — має на Чукотці всі права громадянства. Коли чукча хорий, до нього кличуть шамана. Той лікує його пришіптуванням, молитвами, іноді освяченими кров'ю чи м'ясом якоїсь звірини. Але ось шаман вважає, що хорий мусить померти. Про це він говорить

хорому, а той мусить просити ближчих родичів: старшого сина, брата, зятя, щоб його задушили. Горе тому, хто відмовиться просити про смерть: з глибоким призирством одвернеться від нього вся родина. Його поставлять у такі умови, що зрештою він мусить капітулювати. І тоді приходять сини, брати, зяті, й той, хто найближчий хорому, ремінцем зашморгує йому шию, й всі разом тягнуть за обидва кінці ремінця — поки й задубіє.

Панай була за сторожиху в місцевій школі, знала кілька російських слів і, захорівши на корость, спочатку навіть звернулася до лікарні. Швидко по ню приїхали родичі й забрали до яранґи, щоб незабаром, зустрівши вчительку Суховілову, сповістити:

— Панай нема. Шибко просив задушить.

Її засудив на смерть шаман — її власний син: він виконав і обряд.

Тут жорстокі звичаї; їх створили суворі закони північної природи й злиденне дикунське життя. Зайвий рот — важка навантага для родини, й коли він не має жадних перспектив стати працездатним — він мусить зникнути.

Воля шамана — лише тепер, фактично вперше, починає зустрічати тут опір культурної людини. Цими днями з Уелена, де міститься чукотський райвиконком, повернулася лікарка, що працює на Лаврентії. Там її повідомили, що в одній з яранґ лежить хора породілля. Коли вона з'явилася до тої яранґи, її не пустили до хорої. Похмурий вигляд натовпу чукчів не обіцяв нічого доброго. До райвиконкому викликали члена президії виконкому — чукчу, напівазіята, напівамериканця Франка Умк, що значить — Франк Білий Ведмідь.

Білий Ведмідь обіцяв другого дня провести лікарку до хорої. Тієї самої ночі шаман, востаннє оглянувши хору, наказав задушити її немовля, бо це мусило врятувати життя й здоров'я хорої. До ранку наказ шамана виконали.

Чукчі жорстокі, але чукчі й добрі. Вони ніколи не б'ють дітей і жінок. Але одночасно жінка не рівноправна з чоловіком. Близькі приятелі можуть мінятися жінками, не питаючись їхньої згоди. Не так давно траплялись скандали з европейцями, що користувалися

з цього звичаю. Европейці брали в чукчів жінок, але не віддавали їм своїх. Чукчі сердились, називали европейців шахраями, брехунами й похвалялись повиганяти їх усіх з Чукотки. А взагалі чукчі не рівниві й в своїх взаєминах із жінками виходять з погляду найбільшої доцільности. Коли чукча бачить здорового, кріпкого европейця, він з охотою віддає йому жінку або дочку, сподіваючись міцних життєздатних нащадків-метисів.

Оравелян — так звуть себе чукчі — живуть найпримітивнішим життям в умовах первісного родового комунізму. Принаймні до цього часу харчі вважають за спільні, й коли один мисливець уб'є моржа, то на бенкет він кличе всю оселю. А речі особистого вжитку й промислу, — зброя, одяг та ще хіба собаки — мають індивідуальних власників.

Уже рік Ніколаєв працює на Чукотці. Він поїхав сюди добровільцем, лише закінчивши Хабаровський педтехнікум. Минулого року пізньої осени пароплав, що йшов на північ, зустрівши в Берінґовому морі кригу, висадив Ніколаєва разом із групою інших колоністів за двісті миль до зат. Лаврентія. Пішки, на

байдарках уздовж берега та в нартах, запряжених собаками, берегом вони дісталися до культбази, й відразу з головою пірнули в роботу. Треба було зорганізувати школу. Швидко, самотужки, без жодних підручників, вивчали мову чукчів. Єдиний підручник цієї мови Тана-Богораза був непридатний. Тан-Богораз вивчив мову чукчів оленячих, що живуть у тундрах біля Колими, а їхня мова значно відмінна від мови чукчів морських.

Було приміщення для школи й знання кількох чукотських слів. Одного короткого зимового дня, коли сонце показалось на небі лише для того, щоб одразу зникнути, коли живе срібло звичайного термометра перетворилось на камінь, а спіртовий показував 45 нижче нуля, в пустельну тундру, вкриту білою ковдрою, вибігло в різних напрямах двоє нарт, запряжених собаками - камчадалками. То вчителі рушили по яранґах та оселях оравелян, що розкидані за десятки миль одна від одної, набирати учнів.

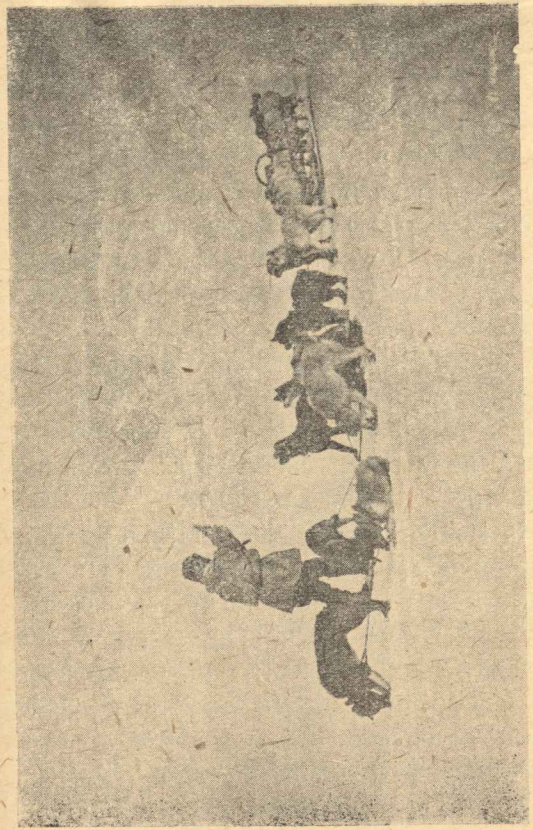
Північним сяйвом полум'яніло небо, безмежна здавалася біля пустеля, в нічних сутінках неясні обриси в уяві подорожніх

виступали на обрії, й лише дихання та скрип снігу під нартами порушували тишу. Собаки після порції юколи бігли швидко, слухняно підкорюючися вигукам чукчі-погонича. Лише набігши на свіжий слід песця, вони зупинялися, пригиналися, нюхали й починали хвилюватись, намагаючись звернути по сліду. Погонич їх втихомирював, і вони несли далі своїх пасажирів. Часами до скрипу снігу приєднувалися скриплячі вигуки погонича. Він співав:

Памяльха-кай гантімпеулен.
Міпукуваян ору катанальхіргіп
Дівішхакай кіраматау капатьхвуен
опоп мип мауміх.

Ніколаєв записав мені переклад цієї пісні, але він згубився в мене на поворотному шляху під час штурми в Охотському морі. Пригадується, що в цій пісні співається про подорож, нарт і собак.

Протягом місяця довелося подорожувати в умовах, що з ними не зрівнятись клондайським описам Дж. Лондона. Місяць не довелося вмиватись, треба було харчуватись моржовими біфстексами — копальхен, призви-



Нарти. Собак годують юколою.

чаюватись до важкого повітря яранґи й енерґійно вмовляти батьків оддати своїх дітей до школи.

А за місяць чи півтора до культбази з'їздилися нарти чукчів і везли хлоп'ят і дівчат чукчів вчитись письменности. Школа — пансіон, має виробничий ухил, і з цього року школярі вивчатимуть різьбарство на кості. Чукчі взагалі добрі різьбарі, і їхні вироби з бияків моржа та мамута високо цінують закордоном, надто в Америці. Малюють вони теж добре й малювати люблять. Малих школярів та школярок вимили та пообстригали, одягли в новий одяг і почали призвичаювати спати на ліжках, звикнути до чого декому з них було надзвичайно важко.

На кінець липня, коли їх відрядили додому, вони вже добре знали абетку, і їх можна вважати за письменних, бо жодної граматики чукотської мови ще не існує, а разом із тим і граматичних правил. Вони призвичаїлись спати на ліжках, щодня вмиватися, вивчили кілька російських слів і починають читати російські книжки з малюнками.

Тепер Ніколаєв організує піонерзагін із

цих дикунів, що лише відчули перші подихи радянської культури.

Не зважаючи на тяжкі умови життя, на малу оплату праці, Ніколаєв провадить величезну культурну роботу. Протягом першого року він зібрав багатий етнографічний матеріял із життя чукчів, ботанічну та зоологічну колекцію, знайшов ряд помилок на мапах Чукотки. Виявляється, що тут зовсім не існує річки Геверин, річка Мімка тече в іншому місці, ніж її показано на мапі. Ніколаєв і редактор стінгазети культбази, кіно-механік, секретар осередку МОДР, керівник гуртка ТСО-Авіяхему. Худорлявий, з почорнілим обличчям хлопчина з вінчестером у руках, гербарійною сумкою за спиною, оточений дітворою — Рультеном, Темаром, Пікульом, Ейпіном, Тайо — на шкіряній байдарці разом із геологами Союззолота він прощається зі мною, перепливає на той бік затоки допомагати в розшукові цінних копалин.

*

Рультен — це значить слабий. Темар — полоз від нарт. Пікуль — поріг. Ейпін — закри-

тий. Анкарультен — погане море. Тайо-Тваль — сіль. Рінтетегін — це мій провідник, що з доручення Ніколаєва залишився на березі й мусить провести мене до яранґи Анкауге — людини моря. Та яранга в кількох милях на південно-захід од культбази. Анкауге — приятель Ніколаєва, і, користуючись обіцянкою останнього, я зможу подивитись яранґу чукчі в її найприроднішому становищі.

Рінтетегін — хлопчина років дванадцяти, учень Ніколаєва, майже не знає російських слів і лише посміхається до мене своїм широким здоровим обличчям. Він поведе мене в тундру й, знайшовши Анкауге, скаже останньому, що я найближчий друг Ніколаєва, й щоб Анкауге прийняв мене, як прийняв би самого Ніколаєва.

Ми залишаємо будинки культбази та йдемо навпростець береговою долиною з милю завширшки, що вкрита ріденькою травою, мохом, різними квітами й іноді кущиками полярної берізки. Праворуч тягнеться невисокий горб, а ліворуч за піском узбережжя простяглася заточина.

Рінтетегін одягнений у хутрові штани — канахтен, сорочку із шкіри нерпи — утишку. На ногах у нього міцні й зручні плекети з оленячої шкіри. Як майже всі чукчі, він не носить шапки, і його густий чуб, що розвіюється на всі боки, прекрасно замінює йому хутряну шапку — к е л і.

Рінтетегін раз-у-раз вибігає вперед мене, визираючи різних пташок, що заповнюють усі прогалини, рівчаки та ковбані тундрової води. З надзвичайною спритністю він підкрадається до них і з дивною влучністю шпурляє камінцями. Коли птах зривається із свого місця з запізненням лише на якусь долю секунди, на те саме місце падає камінь Рінтетегіна.

Залюбки я дивився, як цей хлопчина, ввесь напружений мисливськими інстинктами, підбирався до своєї жертви. Він на хвилину завмирав у кам'яній непорушності, його нога безгучно впиралась у кочку й, ледве-ледве пригнувшись, він впивався зором у пташку, а вухом ловив найтонший звук. Хвилина-дві — і він вже на тій відстані, ближче якої підійти не можна. Із свистом летить камінь,

і переляканий птах зривається із свого місця. Рінтетегін слідкує за його льотом. Той, одлетівши кілька десятків метрів, сідає або перелітає до іншого озерця. Коли це недалеко, Рінтетегін знову починає красти́сь, не звертаючи уваги на інших пташок, що є тут таки. Він обов'язково хоче дістати намічену. Знову невдача, й знову Рінтетегін гониться за нею. Але — не завжди невдача. За кілька годин нашої подорожі, не зважаючи на те, що я значно перешкоджав моєму юному мисливцеві, незграбно кидаючи камінці й лише розганячи птахів, чим викликав голосний сміх Рінтетегіна, він все-таки вбив двох птахів і кількох влучив так, що вони з жалібним писком одлетіли далеко в сторону.

Повертаючись, ми наблизились до моря. Біля берега плавала зґрая диких качок. Рінтетегін витяг з кишені якийсь ремінчик, вложив у нього кілька камінців і сильним рухом руки за допомогою того ремінця наче з рогачки розсипав ті камінці над качками, що злетіли догори вмент. Одна з них, одлетівши кілька метрів, упала тут таки в море, а решта перелетіли на значну віддаль і сіли

знову близько берега. Рінтетегін лише похвалився вдачею, але дістати вбиту качку без човна він не міг, хоч вона й бовталась на хвилях зовсім близько. Я не мав жадної охоти лізти в холодну воду, щоб пливти за качкою, а Рінтетегін хоча б і мав таку охоту, не міг того зробити, бо не вмів плавати. Хоча місцеві чукчі й звуть себе „морськими людьми", і серед них чимало Анкауге, Анкарультенів та інших Анків[1], і хоча майже пів життя провадять вони в морі, бо море дає їм найголовніший харч, одяг, житло, жоден із них ніколи не купається й уявлення не має, що людина, не користуючись човном, може триматися на воді. Коли якось на культбазі в кіно чукчі побачили, як люди плигають у воду й пливуть. вони довго про це згадували, не вірили тому й казали, що то людина-нерпа.

Зрозуміло, що чукчі не могли вивчитись плавати, коли в навколишній воді ще наприкінці липня плаває крига.

Я винен перед Рінтетегіном. Мені теж захотілося спробувати щастя в полюванні. Він

[1] Анка — море.

з охотою передав мені свій ремінчик і показав, як у нього набирати камінців. У той момент, як я щосили махнув рукою в напрямі до зґраї качок, ремінчик вилетів у мене з руки разом із камінцями й, значно не долетівши качок, навіть не злякавши їх, упав у море.

Здається, жаль за тим ремінчиком мене охопив більший, ніж самого Рінтетегіна, що лише сміявся.

Але ще раніше перед тим ми були в Анкауге.

Коли тундра стала вже надто мокра, озера надто часто почали перегорожувати нам шлях, а мої ґумові черевики не змогли більше захищати ноги від болотяної води, бо вона заливала зверху, Рінтетегін узяв напрям праворуч до гори, повз яку ми досі йшли.

Підійматись угору було не зовсім легко. Але мені хотілось іти гірським ребром, бо я переховував таємну сподіванку, що на горі побачу глибину Чукотської землі. Під ногами мох і каміння. Іноді в тріщинах та ровах траплялися міцно злютовані шари снігу. Рідко —

кольорові квіти, що їх стільки було лише на кілька футів нижче, там у долині.

З верхів'я горба перед нами відкривався бажаний краєвид. Невисокі горби якогось брунатного кольору й абсолютна порожнеча простягалися в далечінь. Тут таки в кількох кроках од нас на землі лежало кілька китових хребтів та ребер, очевидно, покладених сюди людською рукою. Вони лежали навколо невеличкого черепа, що нагадував череп собаки.

Я підійшов і підняв череп. Він чудово зберігся. Всі зуби в щелепах, не видно жодної попсованої кісточки, абсолютно цілий.

Рінтетегін мовчки, з виразом якогось незадоволення, дивився на мої руки.

— Що це?

Питав я його. Навряд чи знав він ці слова, але зрозумів моє запитання.

— Песец!

Я хотів забрати цей череп, щоб однести нашому зоологові Ушакову. Ми завжди під час своєї прогулянки збирали все, що траплялося нам під руку й могло зацікавити нашого зоолога, геолога чи ботаніка. Але цього разу

мені не пощастило зробити черговий сюрприз зоологові. Рінтетегін рішуче запротестував проти мого вчинку; мотаючи головою й розмахуючи руками, він показував, що череп треба покласти назад. Щось довго й багато лопотав він по-своєму, узяв із моїх рук черепа й обережно поклав на старе місце.

Треба було коритися господареві країни. Потім Ніколаєв розповів мені, що то було місце жертвування якомусь богові чи чортові після вдалого полювання. На його думку, черепа можна було забрати лише так, щоб ніхто з чукчів не бачив. А зникнення черепа особливого враження на них не справило б. Виявилося також, що Рінтетегін заперечував лише тому, що ми мали зайти до Анкауге, а той міг би догадатись. А загалом він був не проти, бо під упливом Ніколаєва зовсім перестав вірити в шамана та чарівництво.

Ми пройшли глибоку засніжену западину й знову вийшли на горб. Наближалися до житла. На схилі гори чорніли дві яранґи й біля них — огорожа з китових ребер. Десятків півтора собак лежало тут і суворими поглядами слідкували за нами. Хлопчина,

приблизно Рінтетегінового віку, стояв недалеко й з цікавістю позирав на мене. Рінтетегін щось гукнув йому й зупинився. Той коротко відповів. Я не зрозумів, про що вони розмовляли, й чекав на наслідки цієї розмови, озираючись навкруги. Внизу простяглася заточина; віддалік ледве-ледве майоріла культбаза; на березі лежала догори дном шкіряна байдарка; біля мене здіймалося шкіряне шатро й собака, що вийшов з-поза нього, підійшов до мене ближче, глянув байдужим шкляним зором, мотнув хвостом і ліг на землю, показавши довгого червоного язика.

Розмову закінчено. Рінтетегін стояв нерухомо й не робив жадних натяків, що робити далі.

— Анкауге? — спитав я його.

Він покірно повернувся й повів мене до яранґи. Вхід був напівзавішений якоюсь шкірою. Переступили поріг, і в ніс ударив тяжкий сморід, що нагадував лій, брудне шмаття й каналізаційну трубу. На моє щастя, ніс мій не дуже вередливий, та до того ці пахощі мені були знайомі ще значно раніше від одягу чукчів, що приїздили на пароплав.

У напівтемний ярниці сиділа жінка, схилившись над дитиною. Вона злякано озирнулась на нас і щось проговорила хрипким голосом. З-під шкір, що звисали зі стелі серед помешкання й по всіх ознаках запинали ліжко, з'явилась голова роздягненої людини. Голова важко звелась і показала своє брунатне обличчя з виразом болю.

— Анкауге?

— Анкауге, моя — була відповідь.

Рінтетегін щось розповідав, повторюючи ім'я Ніколаєва. Анкауге похитав головою й звернувся до мене.

— Ніколаєв шибко немолька [1].

І продовжував мовчати. Було якось незручно. Треба було розбалакатись, але Анкауге, показавши на розпухле обличчя, сказав:

— Моя боліт, боліт.

І замовк. Потім його голова зникла, й лише я встиг оглянути мішки з нерп'ячої шкіри, налляті якимсь салом, Анкауге висунувся знову й протяг мені старенький зошит. У зошиті хтось олівцем кілька раз одряду написав:

[1] Хороший.

„Анкауге немолька кляур, Анкауге хороший человек, Анкауге оптима каттекар кляур, Анкауге всьо ровно культбазний человек".

Мені залишилося лише й собі занотувати в цій адресній книжці кілька слів на похвалу Анкауге. „Анкауге дуже симпатичний хлопець" — залишив такий підпис і я. Анкауге довго читав, звісно, нічого не розібрав, але залишився надзвичайно задоволений.

Його мучив біль, і він час од часу легенько стогнав.

— А чому Анкауге не піде до лікарні?

— Анкауге шибко боліть, боліть.

— Треба піти до лікарні, культбази, там Анкауге не буде боліти.

Анкауге дивився на мене почервонілими від сліз та жару очима.

— Папа умер, — несподівано заявив він.

Довго розпитував його, чий батько помер і коли, але він не розумів моїх запитань і лише повторював:

— Папа умер.

Так нічого й не добравши від нього й пообіцявши надіслати йому лікаря, ми з Рінтетегіном повернулися до культбази.

За дві години діставшись до лікарні й розповівши лікареві про хоробу Анкауге, я дізнався, чому Анкауге не хотів іти до культбази.

— Каже „папа умер“?— питав мене лікар. Це він сам тиждень тому задушив свого батька, а тепер сюди не йде, боїться, що тут будуть його лаяти та соромити. Проте, треба буде до нього заглянути.

Одвідати Анкауге визвалась акушерка, що саме на той час була майже без роботи. Єдина її пацієнтка, яка тоді була в лікарні, почувала себе вже добре.

Я бачив ту чукчанку. Це була одна з перших, що їх вдалося покласти до лікарні. Вона погодилась залишитися в лікарні лише разом зі своєю родиною. Їй приділили окрему кімнату, й там жили: хора, її мати, сестри, батько й чоловік. Правда, саме тепер батько й чоловік вибирались на полювання за моржами. Хора вперто намагалася перетворити цю палату лікарні на звичайну яранґу, й, щоб втримати її в лікарні, лікарі мусили йти на значні поступки.

Окрім неї, в лікарні був іще лише один

хорий чукча, що взимку відморозив ноги. Він живе у другій кімнаті й почуває себе надзвичайно добре. Він сидів на ліжку, весело посміхався й хитав своїми короткими ніжками-куксами. Взагалі виглядає товстеньким, одгодованим, життєрадісним, як порося.

З нагоди захорування бідного Анкауге відвідавши лікарню, дістав я цікаві відомості про медичну допомогу чукчам, про деякі їхні звички та силу енеглін — шамана.

Минулого року тут відкрили лікарню й привезли трьох лікарів, що дали згоду працювати на Чукотці протягом року. Треба було не абиякої енерґії, щоб хорий чукча замість іти до шамана пішов до лікарні. Серед чукчів та ескімосів, що теж живуть у районі лікарні, поширені головно шкіряні та очні захорування. Це цілком зрозуміло, коли взяти до уваги, що дев'яносто процентів людности ніколи не вмивається, а є й такі, що вмиваються, тільки не водою, а сечею. Взагалі на Чукотці сечу вважають за цінну рідину. Вона йде, як квас для дублiння шкір, чукотські франти та франтихи вживають її замість

туалетної води та крему „метамарфози", а шамани запевняють, що сеча в багатьох випадках може бути за ліки.

Лікарка-окулістка взимку на собаках об'їхала величезний район і добиралась навіть до рогу Північного[1], біля якого в той час зимувала затиснута кригою американська шхуна „Єліазар". Вона відвідала сотні яраноґ, бачила оленячих чукчів, зробила кілька очних операцій, в багатьох випадках подала першу медичну допомогу й розповіла чукчам про лікарню.

У наслідок цієї роботи, менше ніж за рік, лікарня зареєструвала понад 1200 амбуляторних хорих та 60 стаціонарних. Правда, частина їх, надто станціонарних, припадає на европейців.

Тепер увесь лікарський персонал, виснажений тяжкою роботою й надзвичайно нервовою атмосферою культбази, покидає землю Анкауге після року перебування тут.

---

[1] Ріг Північ вважають за найменш доступний ріг Східнього Сибіру в Полярному морі. Рідке літо, коли біля цього рогу не стоїть густа крига.

*

Це було на початку літа, коли крижане поле в заточині вже покришилося на дрібні криги з невеликими прогалинами між ними. Ще місяць — і криги повиносить у море, й сюди, на край світа, прийде пароплав, привезе новини за цілий рік, прибудуть нові люди, й багато тих, що тут занудьгували за культурним життям великих міст чи навіть великих сіл, розпрощаються з непривітною крижаною заточиною. Люди жили чеканням і мріями, нервова атмосфера важкої приполярної зими змінилася на ще важчу, коли кожен день нетерплячка зростала пропорційно сподіванкам. Більшість колоністів, не призвичаєна до диких умов Чукотки, переживала жорстоку кризу. Збільшились сварки, загострилися взаємини, брудні плітки йшли з будинку до будинку, з кімнати до кімнати. Говорили про зраду між подружжям, про погано прихований адюльтер, про те, хто на яку хорий хоробу, хто не відривається від карт, а хто тихенько знищує давно знищений спірт. Вдесятеро перебільшували, правда, досить серйозні злочини, що стосувалися

до тубільців. Невдалий добір людей для першої зимівлі культбази давав себе відчувати. І всі чекали на пароплава, що прийде, відсвіжить атмосферу цих взаємин, забере непридатних людей, заспокоїть знервованих і піддасть енерґії тим кільком активістам-північникам, що приїхали сюди не для заробітків і не з легковажної примхи, а для серйозної творчої праці, поставивши перед собою завдання перемогти всі перешкоди.

Одного дня під вікнами факторії пролунав вигук:

— Пароплав!

І за кілька хвилин вся людність культбази мчала до берега. А в заточині справді, обережно лавуючи між кригами, йшла шхуна під американським прапором. У бінокль легко було прочитати її назву: „Нанук". Це була промислова американська шхуна, що плаває на півночі й на цей раз перша проскочила до заточини Лаврентія.

У той момент, коли колоністи збирались до берега, з приміщення лікарні вибігла жіноча постать у білому халаті. Враз вона приєдналась до тієї групи, що стояла на

березі, чекаючи на судно. Жінка, точніше — дівчина в білому халаті, з радістю щось виспівувала й пританцьовувала.

Не встигли змовкнути вигуки здивовання й радости, що ними вітали пароплав, як почулися нові здивовані вигуки, але вже нерадісні.

Постать у білому халаті, захопивши хлопчину-чукчу, сідала до єдиного човна, що був на той час біля культбази; перше, ніж хто встиг приєднатися до неї та її провожатого, як, відштовхнувшись від берега, вони опинились уже біля ближчої крижини.

Не зважаючи на вигуки, якими закликали човна повернути назад, він й віддалявся, пробираючись серед крижин назустріч шхуні.

Завідувач культбази й лікар лаялись. Завідувач обурювався, як це хору випустили з лікарні, а лікар кричав, що це чорт зна що, хіба можна було її пускати до човна.

А човен тим часом наближався до шхуни, поки не підійшов до самого борта, й білу постать підняли на палубу.

Дівчина в білому халаті була вчителька місцевої школи. Вона прибула сюди мину-

лого року, надзвичайно багато працювала, вивчила чукотську мову, налагодила навчання в школі. Вона завоювала величезну популярність і любов серед чукчів. Але не змогла вона завоювати дбайливого, товариського ставлення кількох місцевих працівників, що тероризували її брутальною поведінкою, похабщиною, плітками, безглуздими наказами начальства й, нарешті, вчинками до неї, що їх можна кваліфікувати, як справжнє грабіжництво: все це призвело її до тяжкого нервового захорування й примусило піти до лікарні.

Довга приполярна зима, багатомісячна відірваність од світу й тяжкі умови зимівлі важко вплинули на настрій зацькованої людини.

Прибув довгожданий пароплав, і з надмірною силою вирвалось нервове напруження, розрядившись надмірною радістю.

Дівчина просила капітана шхуни, щоб той одвіз її хоча до Уелену, тільки не бачити б остогидлих будівель і людей заточини Лаврентія.

Той погодився на її прохання. Вона сяла від щастя.

За півгодини капітан „Нанук“ був на березі, де його відповідно поінформували про ту чудну прохачку й домагались, аби він не забирав її.

Американець погодився з громадською думкою й відмовив учительці. З тією стався страшенний удар. Лікар перелякався за долю своєї пацієнтки, але що він міг зробити в таких умовах, в яких сам ледве витримував?

Ця вчителька, в один із моментів особливої нервової депресії, подала заяву завідувачеві культбази, в якій писала, що вона більше в таких умовах працювати не може й не буде. Її звільнили. Але тому, що вона розривала контракт, який підписала перед від'їздом сюди, й за яким зобов'язувалась працювати тут не менше трьох років, їй не виплатили ні копійки грошей і навіть, навпаки, вимагали ще з неї плату за попередній проїзд на Чукотку та за харчування.

Знервовану, змучену 19-тилітню дівчину довели до відчаю. Правда, їй співчували. Співчували працівники лікарні, співчував учитель Ніколаєв, але завідувач школи, якийсь пройдисвіт Сьомушкін, і далі цькував.

Ставлення завідувача культбази до цієї справи було якесь невиразне, й здавалося, він більше схилявся на бік Сьомушкіна. Значно пізніше він говорив, що він сам доходив до відчаю, спостерігаючи навколо себе пройдисвітів, авантурників, мерзотників. Але зробити щось, щоб вийти з цього становища, не міг.

— Куди я міг їх одіслати? Взимку у всякому разі нікуди. А потім, ким зможу їх замінити, тут, у цій дикій глушині, куди лише раз, два рази на літо зазирає пароплав?

Безперечно, що завідувач культбази, коли він виправдувався й, припустимо, говорив щиро, все ж таки був не правий, бо в багатьох його вчинках відчувався вплив того самого Сьомушкіна, хоча б у справі звільнення молодої вчительки.

До речі, про Сьомушкіна. Він завідувач школи, але, як нам переказували, до цього часу він не мав нічого спільного не лише з педагогікою, а й взагалі з будь-якою освітньою роботою. Перше він, здається, працював на розі Північному в факторії не то

за сторожа, не то за аґента для закупки хутра. Після того, забивши комусь баки, що наче б то він добре знає чукотську мову, домігся призначення на посаду завідувача школи в заточині Лаврентія. Що він знає ту мову не краще, а може й гірше, ніж матрос Чепко, тому були свідками багато з наших товаришів. Коли доводилося розмовляти з чукчами, то Сьомушкін ніяк не міг перекласти їм, чого ми від них хочемо, а нам—чого ті хотять від нас. У таких випадках доводилося звертатися до Ніколаєва або до тієї самої вчительки. Щодо останньої, то вона знала цю мову якнайкраще.

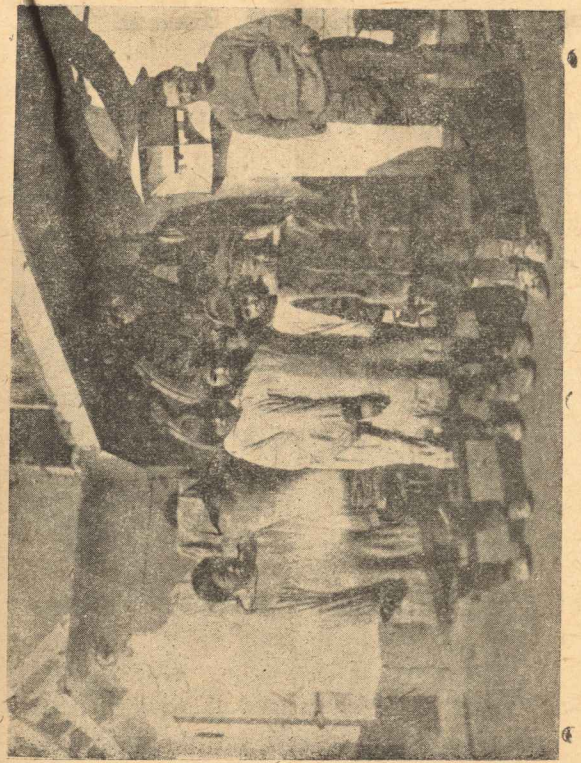
Сьомушкіна тут не люблять, надто чукчі. Він поводиться з ними надзвичайно погано, й причиною того, що частина дітей залишила школу, було урядування цього завідувача. Траплялись випадки, коли він учнів виганяв із-за столу, лаючи їх за різні дрібниці. Діти втікали із школи, не зважаючи на зимню пургу. І коли б Ніколаєв не вжив рішучих заходів, щоб припинити самодурство Сьомушкіна, то школа, чого доброго, й розвалилася б.

Але й Сьомушкін, і подібні йому цього літа були неспокійні. У Берінґовому морі вздовж пустельних берегів Чукотки, наче якийсь військовий фреґат в гонитві за браконьєром, ішов старенький пароплав „Астрахань“ з комісією для чистки на своєму борту. І в цей, у планетарному маштабі, далекий і дикий край, куди, в буквальному розумінні, три роки скачи,—не доскачеш, простяглася рука РСІ та КК.

Багато покладали надії на цю комісію всі чесні працівники Чукотки. Зокрема сподівалися, що розв'яжуть справу цієї вчительки, яка залишилася без грошей і роботи за 15.000 кілометрів од рідних, товаришів і культурного світу.

31-го липня о 1-й год. ночі, ледве почало розвиднятися, „Літке“ прийшов у цю заточину. На рейді вже стояли „Ставрополь“[1] та „Якут“. Перший одразу пішов у море. Ми почали швартуватися до „Якута“, борт до борту. Негайно почали вантажити вугілля. Всю команду поділено на дві черги.

[1] Про зустріч „Літке“ і „Ставрополя“ в заточині Лаврентія докладніше буде далі.



Чукчі-дітвора.

Кожна черга працює по 12 годин. Тут ми мусимо взяти останнє вугілля. Візьмемо, скільки зможемо.

Влізе 800—візьмемо 800,1000—1000, 1500—1500, так говорить капітан. Навантажимось вщерть і лише тоді рушимо в крижаний рейс, на порозі якого ми тут стоїмо. Хлопці вантажать швидко й інтенсивно. Працюють змінами по 6 год.: 6 годин праці, 6 відпочинку. За другу зміну взяли 90 тонн, за третю 102, за четверту — 108.

З першого дня на нашій палубі, безперечно, товчуться гості-чукчі. П'ють чай із білим хлібом. Просять чаю міцного, справжньої настоянки. З цікавістю оглядають пароплав, а дехто з-під поли пропонує хутро песця, питаючи за нього спірту. День-у-день їх прибуває сюди щодалі більше. За 20-30 миль з гір, з тундри, побачивши димок пароплава чи почувши про нього від стрічного, чукчі поспішають до заточини. На берег витягають шкіряні байдарки, перевертають їх догори дном, і хижка готова. Поруч на піску розводять вогонь, стріляють нерп, і тут їхній табор. Що-дві-три години

вони з'являються на пароплав, де гостюють, добре наїдаючись та вештаючись по всіх приміщеннях пароплава.

Протягом трьох днів ми безперервно вантажимось без жодних перешкод. Вільної хвилини люди їдуть на берег або ходять по палубі й стріляють нерп, що їх сила у цій заточині. Але нашим мисливцям не щастить. Якось я спостерігав, як кіно-оператор убив нерпу. Зараз же біля судна з'явилася друга. На неї стріляли разів п'ятнадцять, але так і не влучили.

Третього дня під час перевантажування вугілля хтось невдало повернув катеринку, й вугілля вагою в одну тонну придавило електрика. Якось щасливо обійшлось лише звихненням ноги.

На четвертий день у морі почалася штурма. У заточині хвилювання дійшло чотирьох балів. Стояти біля „Якута" борт до борту було неможливо. Обидва пароплави рушили вглиб заточини, зазираючи до кожного з її закутків, щоб відшукати спокійніше місце, де можна було б і далі перевантажуватись. Кінець-кінцем знайшли аж у самому

кінці, миль не то за 10, не то за 15 від культбази.

Звечора перед штурмою на „Літке“ було багато чукчів. Серед них — чорноока маленька Мері-метистка, дочка чукчанки й, здається, інгуша. Її батько, що перше працював на Чукотці, на службі в якогось торговельного т-ва, невідомо за які провини перед радянською владою, втік до Америки, перепливши Берінґову протоку. Мері вешталась разом із іншими по пароплаву, але зацікавила нас всіх ця маленька красива чукчанка тим, що дуже добре розмовляла російською мовою. Вона ходила по каютах, з нею довго панькались в кают-компанії, частуючи всякими ласощами. І в той час, коли остання байдарка відійшла від „Літке“ до берега, Мері залишилася в нас.

Вночі почалася штурма, накрижник підняв кітву й рушив далі в заточину. На ранок перед культбазою було лише схвильоване море й жодного пароплава. А ми в той час за 15 миль от культбази довідались, що в нас на борту є несподівана гостя.

По обіді радист дістав радіограму: „Капітанові накрижника „Літке“. У нас на Чукотці дітей не крадуть. Поверніть Мері. Суховілова“.

У капітана очі полізли на лоба, коли він побачив таку телеграму. Він не міг собі уявити, щоб у нього на пароплаві були такі злочини, а про Мері він навіть не знав. Не зважаючи на штурму, наказали спускати моторного вельбота й відвезти Мері. На капітана вельбота призначили матроса Чепка. Окрім нього, поїхало кілька вранґелівців, Ріхтер та я. Мені доручили Мері й суворо наказали, що коли втопне, так і самому не повертатися.

*

Море пінилося й хвилювалося, наче сотні кашалотів та мільйони моржів почали гру між собою. Туман насідав, налягав, обгортав, котився хвилями й заховував небо та береги. Лише злісно буяла розлютована стихія, кидаючи невеличкий катер то на бік, то високо підкидаючи носом, то оголюючи корму, коли лопаті ґвинта безглуздо різали повітря замість води. Пароплав швидко зник

у тумані. Праворуч крізь туман маячили обриси високого берега. Чепко на кормі. В його руках заклякло стерно, а очі впевнено позирали на стрілку компасу й намагалися пронизати туман. Моторист обмерзлими руками раз-у-раз підливав до попсованого мотору бензини. Арефа Мінєєв, стиснувши зуби, сумно озирався навколо, то поглядаючи на своїх супутників, то на хвилі, що кипіли навколо й заховувались у тумані. Куций метеоролог, що нагадував якийсь обрубок, загорнувшись у шинелю та кожушок, не звертаючи уваги на хитавицю й бризки, дрімав на дні вельбота. Лікар, що, зовсім замерзаючи в своїй хромовій шкірянці, з цікавістю слідкував за чайками та нирками, які з'являлися в тумані з-під хвиль, на хвилях і над хвилями — мабуть мріяв про полювання. Зінаїда Володимировна, що примостилася ближче до носа, міцно обв'язавшись рятівничим корковим поясом, очевидно, відчувала хитавицю й холод і, мабуть, мріяла про далеку, за півтора десятки тисяч кілометрів звідси, редакцію. Я з Мері на руках, загорнувши її в шинелю й почепивши аж два

коркові рятівничі пояси, сиділи посередині й були в центрі уваги.

Туман і штурма загрожували нам аварією та багатьма неприємностями. Вже понад годину ми йшли морем, часами берег ховався від нас, але потім ізнову визирав то відлогою косою, то крутою високою стіною, що об неї могутнім прибоєм розбивалися хвилі. Ми не наважувалися наближатися до цих берегів. Вмить нас могло захопити прибоєм, розбити об скелясті кручі, й не можна було навіть мріяти вибратись тут на землю.

Перевантажуючи вугілля з „Якута“ на „Літке“, викидали в заточину багато солом'яних мішків. Тепер час од часу вони попадалися нам, спливаючи на хвилях і загрожуючи замотатись у лопатях нашого ґвинта. Але найгірше було, коли зовсім несподівано для всіх із рук Чепка вислизнуло стерно й, підхоплене хвилею, попливло від нас. Ми залишилися без стерна. Матрос узяв весло й спробував ним стернувати, та з того нічого не виходило. За кілька хвилин упевнившись, що заміна стерна звичайним веслом потребує

неймовірної затрати зусиль, повернули на розшуки стерна. Сподіванки знайти його майже не було. З великими труднощами, користуючись веслом, вдалося зробити два чи три кола. Стерна ніде не було видно. Чепко вже відчував себе надзвичайно стомленим, і до нас почали підкрадатись серйозні побоювання — що буде? Коли враз одна з хвиль підняла якийсь дерев'яний уламок. Безперечно, то було наше стерно. З великими труднощами пощастило його виловити, й вельбот рушив далі. Але лихо не ходить одно. У моторі щось попсувалося. Моторист примушений безперервно маленькою чарочкою набирати бензину й подавати в мотор. Мотор треба було почистити.

Ми проминули вже кілька рогів, і, за нашими розрахунками, ось-ось мусила з'явитися коса, що на ній розташована культбаза. Проте культбаза не з'являлась. Нарешті, мотор, а з ним і моторист почали вимагати, аби негайно причалити до берега, щоб щось там полагодити. На наше щастя, за одним із високих рогів показалася відлога коса, біля якої прибій був дуже малий, і це нам

дозволило пристати до неї. Моторист лагодив, а решта бігали й грілись. Рушили знов у море. й лише за $4^1/_2$ години дісталися культбази. Там були новини.

Під час нашої відсутности приходив пароплав „Астрахань", на культбазі провели чистку, й ще до нашого прибуття „Астрахань" залишила заточину Лаврентія. На „Астрахані" виїхав старий лікарський персонал, поїхала вчителька, якій сплатили її заробіток і виплатили гроші за переїзд.

Сьомушкіна й ще кількох працівників звільнено, й з найближчим пароплавом вони мали залишити заточину Лаврентія.

Ми щасливо приставили Мері, розпрощалися з нею та, довідавшись про останні новини й погрівшись в їдальні культбази, рушили назад розшукувати „Літке", на цей раз захопивши з собою голову Чукотського райвиконкому, що на „Літке" хотів дістатись Уелену.

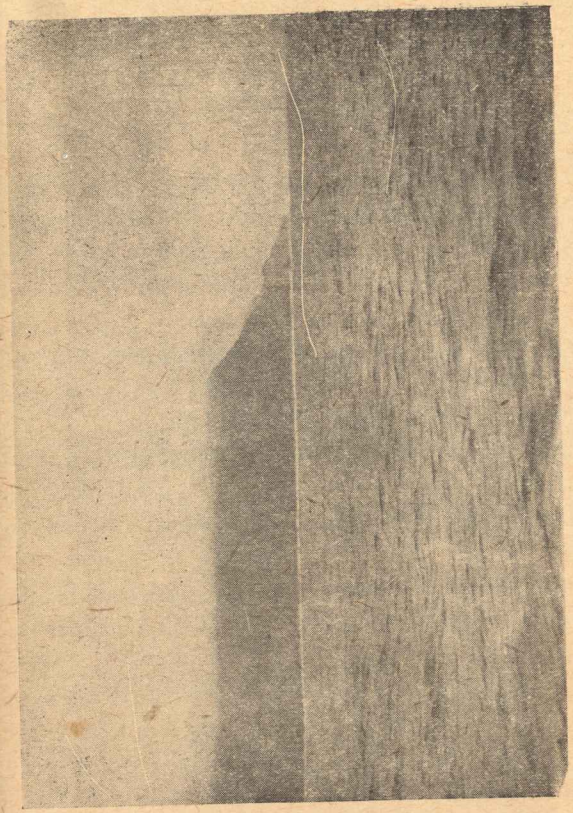
Знову схвильоване море, туман, стужа. Але в нас уже була впевненість, що ми щасливо повернемось. Лише під кінець нашого

подорожування з'явились сумніви, чи зможемо в тумані відшукати „Літке“, що стоїть все ж далеченько від берега. Стріляли з револьверів: жодного відгуку на ці постріли не мали. Біля однієї коси більшістю голосів визнали, що „Літке“ мусить бути десь ось тут недалеко, й повернули просто в море, залишаючи берег у тумані. І справді, за якихось 10—15 хвилин вельбот підходив до „Літке“. Там уже турбувалися за нашу долю. Раз-у-раз подавали гудки, тільки ми їх почули лише тоді, коли змогли роздивитися шлюпки на спардеку.

Ми були щасливі. Наш невеличкий рейс закінчився, „Літке“ був навантажений вугіллям, і, коли б трішки стихло хвилювання, можна було-б рушати далі.

Ще трапилася лише одна неприємність. Коли вельбот підіймали на палубу, порвалася линва, й Корчак, що в той час був у вельботі, полетів сторч головою й коли б не схопився за якусь перекладину, то обов'язково попав би у хвилі.

Голова Чукотського райвиконкому, цей найвищий представник радянської влади на



Ріг Дежньов у вічних туманах.

Чукотці, багато розповідав нам про місцеві умови життя, про роботу серед чукчів та їхні потреби. На той час найболючіше питання було — брак набоїв у мисливців. Надходив період полювання на моржа, а набоїв до цього часу ще не привезли. На Камчатку до Владівостоку посилали радіограми, а звідти або відмовчувались, або заспокоювали. А остання надіслана партія набоїв своїм калібром не підходила до вінчестерів тутешніх мисливців. Звісно, за таких умов важко боротися з контрабандою, з американськими хижаками, які скуповують тут хутра, постачаючи набої. Адже до Америки відсіля рукою подати. У Берінґовій протоці—острови Діоміда: один наш, другий американський. Час од часу ескімоси та чукчі влаштовують на цих островах свої свята. Спочатку на нашому, й сюди приїздять американці, а потім на американському, й туди їздять наші. Святкування річ хороша, але, коли під час цього святкування пачкарі скуповують крам, то це вже погано. Тільки справді ж, що мусять робити чукчі, коли на наших факторіях немає набоїв?

Другого дня ми залишили заточину Лаврентія, ввійшли в Берінґову протоку, й, пройшовши її скелясті береги, підійшли до Уелену.

Ми стояли на порозі крижаного рейсу.

V. СЕРЕД КРИГ ТА ТУМАНІВ

Серед криг та туманів.—У крижаних обіймах.—Два цалі за добу.—З небезпекою для життя.—Перемога.—Шхуну „Еліязіф“ розчавила крига.—Чумак і білий ведмідь.—Прогулянка по кригах.—Нарада в капітана.—Вдале полювання.—Курс на Геральд.—Царство моржів.—Земля в тумані.

6/VIII—1929. Пройшли ріг Дежньова. Його суворий, крутий, скелястий берег залишається позаду. Останній залюднений пункт—Уелен. Там один будинок, радіо-станція та кілька яраноґ. Там живуть кілька душ европейців: голова райвиконкому, радист, учитель, зав. факторії, аґент прикордонної охорони та ще хтось. У яранґах живе кілька родин чукчів. Вони оповіли нам, що понад тиждень у Полярному морі біля берегів немає криги. Її погнав вітер геть за обрій.

„Літке“ йде на норд-вест, похитуючись на

невеликих хвилях і щодалі віддаляючись від тих північних берегів, повз які звикли ходити наші полярні моряки. Той берег зник у тумані. Туман густий, м'який, сірий, обволікає все навколо. І ось ураз чується вигук з боку:

— Криги йдуть!

Ми наближалися до криг, а вони й собі, гнані легким нордвестом, наближалися до нас.

Наказано витягти швидковимір, щоб його часом не відірвали криги. Тепер ми не знатимемо, з якою швидкістю посуватиметься вперед наш накрижник.

З цього моменту капітан безперервно на містку. Люди трішки стривожені. Щодалі вперед — криги густішають, і пика „Літке“ вже залишає на багатьох крижинах сліди своїх ударів.

По обіді наш капітан Костянтин Олександрович на загальних зборах складав доповідь про рейс, і ми обмірковували, як завтра, підійшовши до берега Вранґеля, розвантажуватимемо „Літке“. Але криги псують настрій. Упевненість, що завтра будемо біля мети нашого рейсу, починає зникати.

7/VIII. Стоїмо в кригах. Спускаємося на лід. Люди вештаються біля накрижника, скакають з крижини на крижину. Фотографи безперервно псують платівки та плівку, а мисливці—кулі та дріб. Покищо вбили лише дві чайки, але всі сподіваються забити білого ведмедя. На жаль, ведмеді не квапляться потрапити до нас у гості.

Життя на судні набирає інших форм. Хоч усі стоять вахти, але більшість людей на вахтах лише спочивають од сну та їжі. Наші коки працюють як і перше. Ранком ми маємо какао та сир або ковбасу. Обід—із трьох страв. Із-за третьої безперервно сперечаємось: хто хоче помаранчів, хто яблук, хто сушні, а хто американського консервованого компоту з ананасів. Щоб помирити всіх, артільник обіцяв давати кожну з цих страв за день. Маємо виключно білий хліб і не боїмося цинги, що завжди страшна за полярним колом тим, хто погано харчується.

Лікар Сергій Митрофанович тепер теж має роботу, бо мусить ходити біля електрика, старого Сердюка, що лежить із звихнутою ногою. Ми сміємося з лікаря, що його

відпустка скінчилася, бо ж справді, він не мав роботи від самого Владівостоку.

У червоному куточку грають у доміно та шахи й дискутують — чи добудемось Врангеля чи ні. Чи буде нам соромно перед пароплавом „Ставрополь“, що є наш конкурент — він пішов на Колиму й обіцяв нас взяти на буксир—чи, навпаки, нам доведеться йти йому на допомогу. Сьогодні в червоному кутку Кальянов читав лекцію про походження землі.

Механік почав припиняти динамо й виключати з освітлення цілі наші райони: корму, бакові мурні, бортові каюти. Він сподівається цим досягти хоч будь-якої вугільної економії. У камбузі та буфеті горять лихтарі, похмуро освітлюючи непривітні стіни корабельних приміщень.

Щоб економити воду, видано наказа вмиватися солоною. Але, здається, завтра пробуватимемо насмоктувати одну з цистерен солодкою водою з крижаних озер. Це — озера на морі. У них крижане дно й крижані береги, а під ними солона вода Полярного моря. Ці плавучі озера разом із

кригами пересуваються волею вітрів та течій.

А навколо все той самий туман: він не розходиться, а, навпаки, ще густішає. Наші керманичі вже й не знають, де саме судно йде. Адже останню ніч ми йшли без швидкоміра, майже що п'ять хвилин міняючи напрям, вибираючи розколюватини та прогалини. Коли завтра вигляне сонце, то взнаємо.

Немає сонця, але немає й ночі. О 12-й год. так званої ночі я лежу на койці й читаю книжку, не користуючись з електрики.

8/VIII. Цілий день у кригах. Ранок почався для мене щасливо,— поки механіки й машиністи лаштувалися брати воду з солодких крижаних озер. Я ходив по кригах, фотографував і спостерігав, як тинялись мисливці, вишукуючи в ополонках нерп та моржів, стріляючи в чайок та кайр. Але перед обідом, коли повертався на судно, трапилося величезне нещастя. Біля корми повз борт ішла вузька ополонка, що через неї треба було перескочити, аби дістатись палуби. Ми перекидали через неї наших собак, а самі перескакувати не відважувались. Щоб дістатись

судна, треба було заходити з носу: там був опущений східник; і по ньому легко здійматись на палубу. Мені спало на думку далеко не ходити й спробувати перескочити ополонку. Підбадьорений каструльником Тельновим, я скочив, і—щасливо. Але коли скакав, почув, що позаду щось бовтнуло. То мій маленький фото-апарат, моя гордість „Веве" пішов на дно крижаного моря, коли я скакав з криги на палубу. Це надовго мені зіпсувало настрій. Здавалося, краще самому б п'ять разів скупатись у холодній воді, ніж загубити цей чудовий апарат розміром $4^1/_2 \times 6$ із світлосилою 4,5—що був надзвичайно зручний і портативний, бо легко заховувався в верхню кишеню піджака. За такий апарат Мінєєв у Хакодате заплатив 180 золотих ієн.

Пробували відшукати його тралом, але не вдалось. Глибина 34 сажні. Коли б хоч сажнів на 15 менш, то наші водолази видобули б його. Неприємність була не лише для мене, а майже для цілого екіпажу. Спочатку мене лаяли, а потім почали глузувати, що, мовляв, там, на дні, моржі заходяться коло фотографії.

ГПБ Ср. Аз.

9/VIII. О 6-й год. ранку дзвінок машинного телеграфу передав з містка наказа готувати машини. О 7-й ранку ми рушили серед товстелезних, торосистих і згнічених між собою крижин. „Літке“ показував чудеса, розколюючи й вивертаючи двометрові криги. Він б'є їх своєю пикою, коле, розбиває, забирає під себе й розсовує цілі крижані поля. Безперервно чути дзвінки машинного телеграфу. Дається накази: „назад“—„вперед“, знову „назад“, знову „вперед“. Накрижник одступає й потім з розбігу кидається на кригу. Один із керманичів стоїть на фок-щоглі, визираючи прогалин серед криг: туман трішки розійшовся, й ми бачимо навколо, милі на півтори — криги, криги й криги, що ховаються далі в тумані.

Капітан сам безпосередньо керує судном. Накрижник увесь час тремтить од безперервних поштовхів в об лід.

Після 10-ї години туман почав рідіти, з'явилося сонце й освітило безмежні крижані поля навколо. Тороси щодалі все збільшувались. Вони доходили вже 1 — $1^1/_2$ — 2 метрів і навіть до 3-х над рівнем моря. А під водою

вони мусили мати фундамент увосьмеро більший, тобто — коли над водою 2, то під водою 16, а коли над водою 3—то під водою 24, а разом крига завтошки 27 — 30 метрів. Жоден криголам[1] не зміг би йти серед таких криг: лише накрижник, що не давить криги, а розштовхує їх, спроможний ворушатись у цих торосах.

Близько 11-ї години віддалік з правого борту серед крижаного поля з'явилася чорна скеля. То був острів Геральд.

Скажіть, далеко від Геральда до Вранґеля?— питав я нашого другого керманича Безсмертного.

— Не знаю,— відповів він мені. — Бо не знаю положення Геральда. На англійських мапах він у 40 милях від Вранґеля, на американських до нього понад 30, а на наших майже 60. До цього часу ніхто докладно не визначив географічного положення острова.

На цей раз це взявся зробити Безсмертний.

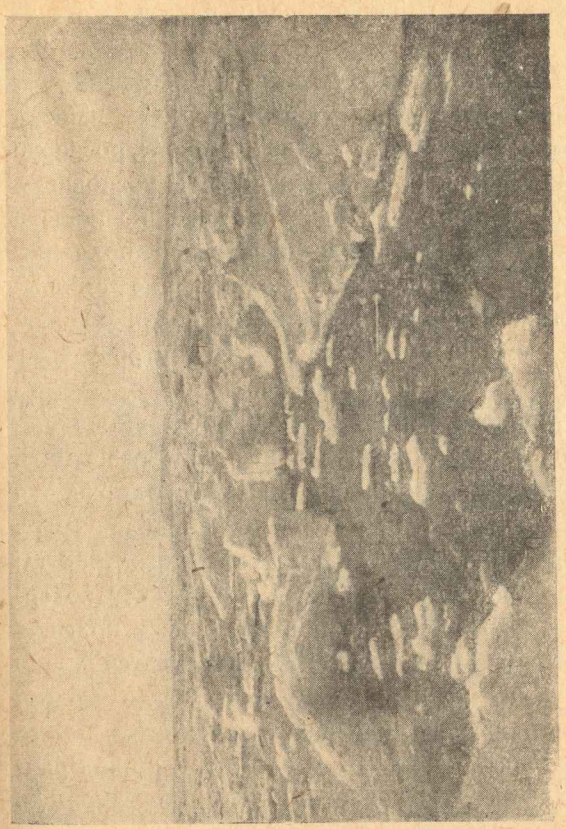
День був чудовий, сонячний. Кіно-оператор,

[1] Різниця між криголамом і накрижником та, що перший роздавлює криги своєю вагою, а другий розбиває й розштовхує їх силою своєї пики.

ризикуючи попасти на криги якраз під пику, лазив на бугшприт і, користуючись з ясного дня, знімав звідти кадри нового фільму „Боротьба з кригами“. Натовп паровичників цілий день стирчить на півбаку, милуючись роботою накрижника. А наш „Літке“ безперервно б'є й б'є. Буває, з першого вдару крига не піддається. Тоді судно розганяється вдруге, втретє, й кінець-кінцем її розколює. Криги коляться, розходяться. Величезні москелі попадають під судно, утворюють могутні водокрути й показують нам своє зелене склувате тіло.

О 18 год. 50 хв. один із матросів побачив нову землю. Ще кілька хвилин—і ми, напруживши свій зір, побачили обриси гір Вранґеля. Туман, немов пожалувавши нас, зник майже зовсім. На обрії підносяться вгору високі снігові гори, обмальовані чорними обрисами своїх скель. Ось мета нашої далекої подорожі. Туди ще 60 миль, а ввесь цей простір забитий кригами.

Об 11-й вечора, коли полярне сонце схилилося над обрієм, і мороз на наших очах почав укривати поверхню моря легесенькою



На обрії серед криг острів Геральд.

крижаною плівкою, дано наказа зупинитись.

10/VIII. Коли туман почав розходитись, і праворуч визирнули гори Геральда, капітан наказав рухатись. „Літке“ б'є, коле, розсовує товстелезні криги, вишукуючи розколювати й прогалини. Навколо нас починають з'являтися вже справжні крижані поля полярного моря. Цими полями вже сміливо можна мандрувати. По таких полях Нансен разом із Йогансеном ішли влітку року 1895 до землі Франца Йосипа.

Ми поволі, надто поволі, посуваємося вперед. Часом доводиться по кілька разів бити кригу й, не розбивши її, повертати праворуч або ліворуч. З димаря вилітає ціла хмара чорного, надзвичайно рельєфного на тлі білих снігів, диму. І вітер час од часу повертає його з боку на бік. Вітер несе криги.

Коли ми стоїмо, невідома нам течія, що не занесена ні на одну мапу, ні до жодної лоції, дрейфує нас разом із кригами не то на Геральд, не то від Геральда, не то на Вранґеля, не то від нього. Кітва не затримує. Її волочить по дну й шліфує о ґрунт.

Холодно. Єдина втіха стояти на півбаку біля бугшприту й дивитися на панцерну пику як вона коле триметрові крижини.

О 10-й вечора зупинили машину. Далі йти нікуди. Прогалин не видно, до того ж туман знову загортає безмежне крижане поле. Непрохідні криги навколо нас. Позаду те саме, що й спереду. У мурнях легенький сум і розмови про зимівлю. Але майже половина нашої команди вже бували в полярних кригах, і чимало з них зимували там. Правда, то бувало біля берегів Північно-Східнього Сибіру, а на цей раз доведеться зимувати серед плавучих криг. Над нами проносяться кайри, летючи з островів або повертаючись назад із здобичею в дзьобі, тікаючи від хижаків поморників, які, правда, тут не часто трапляються, й разом із чайками надвечір зникають у напрямі островів.

Коли я лягаю спати й заплющую очі, передо мною несуться блакитні криги, вкриті білим снігом, розтрощені під могутніми вдарами накрижника, захоплені могутнім водокрутом, що так і клекоче навколо судна.

11/VIII. Спинились, здається, надовго.

Серед могутніх крижаних полів. Серед білого горяного простору лише де-не-де визирають чорні ополонки та невеликі розколюватини з битою плавучою кригою, що поміж нею часом висовує голову нерпа набрати повні легені свіжого повітря й швидко ховається в воду, почувши людину. Іти нікуди. Залишається чекати на вітер, на штурму, що поламає ці криги. А поки ми стоїмо, і нас дрейфує шляхом „Жаннетти“,[1] що колись її тут роздавила крига.

Накрижник стоїть серед крижаних полів. Навколо міцно згнічені білі крижані тороси. Лише де-не-де видно чорні ополонки та невеликі щілини з битою плавучою кригою.

Ранком в ополонці, біля корми, бачили моржа. Він висовувався з води, важко сопі і намагався вилізти на крижину. Кіно-оператор з „Кінамо“[2] та лікар Сінацький із рушни-

[1] 1879 р. редакція газети „Нью-Йорк Геральд“ організувала експедицію на кораблі „Жаннетта“ під командуванням капітана де-Лонґа на розшук шведського вченого Норденшельда. „Жаннетта“ також мала своїм завданням дійти до північного полюса. „Жаннетта“ загинула, її розчавила крига недалеко від острова Вранґеля.

[2] „Кінамо“ — невеличкий апарат для кіно-знімання.

цею кинулися полювати на моржа. Першому пощастило, другому—ні. Морж посоп, побовтався в ополонці й, очевидно, злякавшись людей, зник під крижаними вламками.

О 16-й годині наш радист Марконі (так звемо ми його) затримався у своїй буді, закінчивши розмову з Анадирською радіостанцією. Виявилось, що, коли він переводив приймача на хвилю 600 м., то почув: — sos-sos-sos,[1] тобто хтось сповіщав про загибель. Далі йшли викличні сиґнали з судна, що зазнало лиха. Враз наші керманичі розшифрували викличні та радіограму англійською мовою. То гинула американська шхуна „Еліязіф“, яку затерла крига біля берегів північного Сибіру недалеко від рогу Північного. Радист „Еліязіф“ переказував, що шхуна гине, розчавлена кригою, й за півгодини піде на дно. За 15—20 хвилин нова радіограма сповіщала, що „Еліязіф“ за 8 миль від берега, екіпаж рятується, простуючи до берега, а капітан шхуни прохає всіх, хто їх

[1] „Sos“ — міжнароднє радіо-гасло, що ним сповіщають про нещастя з судном (дослівно по-латинському — „рятуйте наші душі“).

почує, сповістити про загибель на шхуну „Нанук“, що її теж затерла крига. Там перебуває власник обох шхун, американський промисловець Свенсон.

Можливо, що радист „Єліязіф“ хотів іще щось переказати, але наш „Марконі“ запевняв, що після того він почув лише хрипіння радіо-передавача, що затихав залиґаний водою. Чи то було справді так, чи лише уявлялось схильованому Марконі, не знаю, то залишається на його сумлінні.

Ми знали, що шхуна „Єліязіф“ ще минулого року пішла в Полярне море до берегів Сибіру вимінювати цінні хутра на зброю, харчі та одяг, що їх везли з Америки. Власник шхуни Свенсон, багатий американець, з походження швед, працює в цих водах за певною угодою з нашими торговельними організаціями. 1928 року шхуна „Єліязіф“ застряла в кризі й примушена була зимувати. Це той самий Свенсон, що 1914 року після того, як кращі мореходи Америки та Росії на кращих криголамних суднах, що були в північному районі Тихого океану, не спромоглися добратися до острова Вранґеля, щоб

урятувати залишки екіпажу пароплава „Карлук“, цей самий Свенсон добрався до острова на маленькій шхуні „Кінґ та Вікінґ“ і врятував полярних Робінзонів. Недалеко від неї зимувала шхуна Радторгфльоти „Колима“. Цього року „Колимі“ пощастило вирватися з крижаних обіймів і дійти до Берінґової протоки. „Єліязіф“ розчавила крига.

13/VIII. Стоїмо. Крижане поле завмерло в якомусь чеканні. Це може трохи містично, але відповідає нашому настроєві. „Торосувата згнічена крига до 20 метрів“ — це за характеристикою капітана. Радист зменшує трохи грубизну, але лікар запевняє, що, за його спостереженням, крига далеко грубша.

Машиніст Мойсеєнко пропонує йти пішки на о. Вранґеля. Є охотники, але капітан заборонив навіть говорити з ним про це.

У їдальні відбувається дискусія між Солом'яним та Понаморьовим. Перший сміється з „могутнього накрижника „Літке“, на якому хотіли йти до полюса, й винить у всьому чорноморців, а другий кепкує з владівостокчан, що пішли на „Літке“ задля полярного заробітку, а тепер „здрейфили“ й гаряче

боронять перевагу нашого накрижника перед іншими накрижниками та пароплавами. Диспут відбувається під голосний регіт усіх присутніх; це розпалює диспутантів, що намагаються бути якомога спокійніші, й диспут триває протягом обіду та вечері з перервами, коли йдуть на вахту.

Готуємось брати воду з крижаних озер. Завтра наші пасажири й дехто з команди мають намір улаштувати екскурсію по крижаних полях.

14/VIII. Останніми днями паровичники помітили, що вугілля з носової ями надто мокре. Після огляду носового трюма в правому борту біля носа виявили чималу придушину. юти повідставали, й борт почав протікати. Це — сліди останнього бою з кригами.

Придушина посіла почесне місце серед тем розмов, що заповнюють час ранішньої вахти. Петренко, Павленко й я висловились, що ця придушина дрібниця, у всякому разі — нічого страшного.

Соломів та Остряк цілком протилежної думки; вони заявляють, що для нас це найсерйозніше попередження.

Матроси цементують попсоване місце грубим шаром цементу.

День надзвичайно хороший, ясний, сонячний. Туман відступив далеко до обрію. Багато людей ходило на прогулянку, в тому числі й капітан. Переказують, що подорожували цією кригою досить добре, розколюватин мало, сопки не дуже круті, й Ріхтер уважає за цілком можливе мандрувати до самого Вранґеля.

15/VIII. На обрії видніються Геральд і Вранґель. Легесенький сніжок притрусив крижане поле з невеликою прогалиною, де стоїть „Літке". Боцман і тесляр пораються в сніжку, прочищаючи ломами по кризі рівчаки для протоку води з ріжних озерець в одно велике, близько від судна; звідси смоком забираємо солодку воду.

У їдальні чергова лекція політграмоти. Тема сьогоднішньої розмови — імперіялізм Але, коли під кінець я зайшов на навчання, то знов почув диспут про податок на двох корів, що належали одному знайомому паровичника Збудцького. Цим реґулярно закінчується кожна лекція.

Гідролог Ушаков. В руках у нього морська капуста. В Полярному морі в районі Врангеля трапляються значні зарослі цієї цінної водорости.

16/VIII. Ті самі криги навколо. Радисти повідомляють, що дістали радіограму, ніби з Европи вздовж узбережжя північного Полярного моря вилетів цепелін під командуванням Фрітіофа Нансена; вони сторожать виклички його радіо-станції. [1] Очевидно, цими днями він пролітатиме в нашому районі.

Люди нудяться без роботи. Багато читають. Жорж Ткач за ці дні перечитав усього Фенімора Купера, й тепер за обідом лише й розмов — про індійців.

Міша Іванов докладно студіює Золя, а Андрій Лапір згодом уже не матиме книжок у нашій книгозбірні.

17/VIII. Зробив невеличку прогулянку до намету, що його поставили Сінацький та Кальянов на березі чималої ополонки приблизно за три чверті милі від судна. Кажуть, що там бачили моржа, але не вбили. Взагалі нашим мисливцям з моржами не щастить. Сьогодні ввечері Мінєєв, Сінацький та Кальянов з вінчестерами в руках довго вичікували

[1] Це була помилка. Летів зовсім інший цепелін і летів не через полярне море, а через район: Владівосток—Ніколаївськ - на - Амурі.

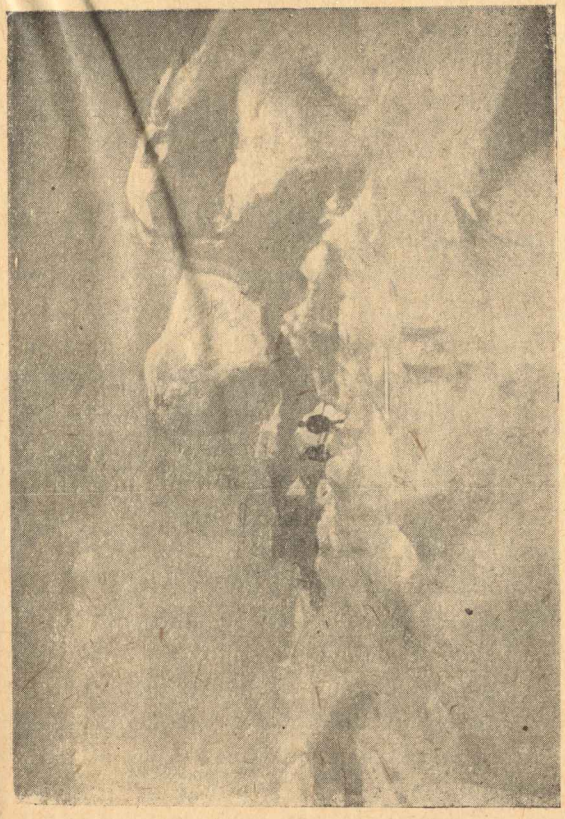
моржа, що з'явився біля борту. Але більше морж не показувався.

Сьогодні всі збирались рано лягати спати, але засиділись у їдальні, розмовляючи про Ленінґрад, Петропавловську фортецю та її в'язнів, і розповідаючи про Катерининський та Олександрівський палаци й Ермітаж з його картинами, скульптурою й колекціями срібла.

Як це все страшенно далеко від нас! Там десь тепер тепло, хороше, шумують вулиці натовпом, трамваями, авто. А в нас — стужа, мороз, навколо криги, моржі та ведмеді.

18/VIII. Вночі був мороз. Майже цілий день сипав легесенький сніжок, запорошуючи крижані сопки, поля й новий тонесенький лід в ополонках. Холодно. І напевно тому так затишно й приємно після сніданку сидіти в їдальні й вести довгі розмови або дискутувати на одну з близьких тем: Полярне море, крига, Вранґель, п'ятирічка.

По обіді наш гідробіолог Ушаков показував нам мешканців дна полярного моря. У глибині крижаних вод багатюще життя. Яку величезну кількість живих істот поща-



Під час прогулянки поміж крижаними торхами.

стило витягти черпаком! Чилімси різних кольорів — бліді, ледве не прозорі й яскраво червоні. П'ятихвості офіюри з різноманітними орнаментами на маленьких тільцях од комбінації п'ятикутних зірок до криваво-червоних вибагливих візерунків. Слизняки, схожі на шматки драглів, і дивні чорні черви, які здалися кокові сосисками.

Близько 5-ї години вечора всіх наелектризував дзвінок машинного телеграфу, що його так давно не чули на судні. Навіть не вірилось, що то наказ готуватись. У паровичні закипіла робота. З паливень вигортали величезні купи перегарків та попелу, працювали інжектори, з носової паровичні підвозили вугілля до середньої та кормової — люди моталися, як навіжені.

За якихось півтори години „Літке" почав пробиватися через кригу в норд-остовому напрямі через кільце ополонок та розколюватин. Знову збилися на півбаці. Заклякши від холоду, з цікавістю стежили, як накрижник уперто пробивав собі шлях. Часами доводилося повертати назад, щоб з розгону вдарити в край крижини й розколоти її,

або повзти пикою[1] по „кромці".[2] Іноді, це доводилось повторювати кілька разів поспіль.

В одному місці я налічив вісім задніх ходів, поки ми пробилися через вузьке гирло між двома ополонками. Труднощі неможливі. На судні розмови, що, мабуть, доведеться повертати за Берінґову протоку по вугілля.

Близько 11-ї вечора зупинилися. Стоятимемо до ранку, а тоді шукатимемо виходу.

19/VIII. Сьогодні ранком знову рушили, але незабаром пів на 10-ту сталася майже катастрофа. Що сили накрижник ударив у вузький прохід між двома крижаними полями й, очевидно, застряв, наскочивши кілем на кригу. Застряв щонайкраще. Цілий день, покладаючи всіх зусиль, ми намагаємось вирватися з крижаних обценьок. Раз-у-раз давали перемінні ходи то правою, то лівою машиною, пересмокував механік воду з кормових цистерен у носові й назад — все це робилося для того, щоб розхитатись і висковзнути з криг.

---

[1] Пика (форштевень)—ніс, передня частина судна.

[2] „Кромка" криги—край крижини або крижаного поля.

Палубну й машинну команду викликано на аврал. З кишками в руках матроси йдуть по кризі й пускають сильні струмені теплої води по борту судна, ломами розбивають невеличкі криги й довгими 20-тифутовими бамбуковими очепами з гострими залізними кінцями відштовхують ці криги. Але все це не допомагало. З палуби кинули спеціяльну крижану кітву. Цю кітву зачепили за крижину з таким розрахунком, що, коли надати руху катеринці, яка натягне цю кітву, то судно само виштовхнеться з крижаних затисків. Двічі кітва виповзала, не затримавшись за кригу; тричі рвалися міцні товстелезні линви. Тоді почали спускати справжню велику 2-тонну кітву, сподіваючись на міцність її могутнього ланцюга. Спустили велику кітву в воду, але звідти витягти на крижину не спромоглись.

На авралі працювали не лише матроси, паровичники та машиністи. Наші вчені теж з'явилися з очепами та ломами. Під час усієї цієї операції дурно спалили понад 70 тонн вугілля й все ж таки нічого не зробили.

Я спитав Костянтина Олександровича,

чому б нам не вдатися до старого випробуваного від Нансена, Амундсена та інших полярників способу в таких випадках — вибухом динаміту розірвати крижані затиски. Капітан зазначив, що спосіб цей не зовсім безпечний для нас: поперше, немає в нас динаміту, а лише порох, подруге, на якій віддалі від судна треба закладати міну, й якого розміру.

У книжці лікаря криголама „Вайгач" Е. Арнгольда про експедицію „Вайгача" 1914 р. до острова Вранґеля я знайшов опис приблизно такого самого випадку.

„Затиснуті в кригах, — пише Е. Арнґольд, — ми 3 серпня простояли, майже не рухаючись; лише о 4-й годині цього дня командир вирішив ізнову почати пробиватись. Крига надзвичайно важка, все — уламки крижаного поля й торосів, що зовсім не ламаються під вагою корабля й не розсуваються, бо надто міцно згнічені. За чотири години пройшли не більше як 850 метрів. Близько 12-ї години ночі машина зупинилася. За кригу зачепився ґвинт. Не вважаючи на всі заходи, визволитись ніяк не вдавалось, і тоді вирішили зірвати крижину толом. Пробили дірку заглиб-

шки в 1 метр і поклали набій у 200 грамів, але він чомусь не вибухнув. Тоді поклали вже кілограм толу, — стався вибух, багато шматків криги та снігу впало на палубу „Вайгача“, але в наслідок була лише лійка. Крижина не тріснула. Ще двічі закладали двокілограмові набої, але їхні вибухи теж нічого не дали“.

З великими труднощами вирвався тоді „Вайгач“ із криг, згубивши лопать, так і не дійшовши до Вранґеля.

Надійшов вечір, міцнішав мороз, люди стомлено сиділи гуртом на кризі біля розірваної линви, курили й розмовляли про те, як понад 2 місяці тому тропічне сонце стояло високо в зеніті над їхніми головами, й як всі мріяли про холодну воду, про лід.

Хоча становище тяжке й небезпечне, бо місцеві маловідомі течії несуть разом із кригою в протоку Лонґа, а звідти понесуть прямо на північ, проте, майже всі тримаються бадьоро й про зимівлю говорять жартуючи. Хтось із матросів запевняє, що в зимівлі буде винний машиніст Данько. Справді, Данько вже двічі ходив у Полярне море й

обидва рази зимував. Чи не зазимує він і втретє?

Ліворуч в ополонці з блакитними крижаними берегами з'явилася зацікавлена голова нерпи. Вона час од часу висувала голову, набирала повітря й, здавалося, з цікавістю дивилась у той бік, де з-за торосів визирав величезний димар пароплава. Наші мисливці були такі стомлені, що навіть ніхто не пішов по рушницю.

20/VIII. Минуло понад 30 годин без жодних змін. Проте, Костянтин Олександрович запевняє, що, за його спостереженням, ми за останню добу зробили два цалі — близько п'ять сантиметрів. Тільки не назад, а вперед, ще більше затиснувшись у кригу. Проте, ми не залишаємось на одному місці, нас і далі дрейфує[1] разом із кригами на норд-вест.

Сьогодні знову завозимо крижані кітви й, хоча сьогодні линви витримують, але наслідків жадних. Доведеться чекати на погожий вітер, що визволить накрижника із крижаних обценьок: та справді кажучи, вже таки набридло чекати на той „погожий вітер“, —

[1] Дрейфувати — плисти за течією або вітром.

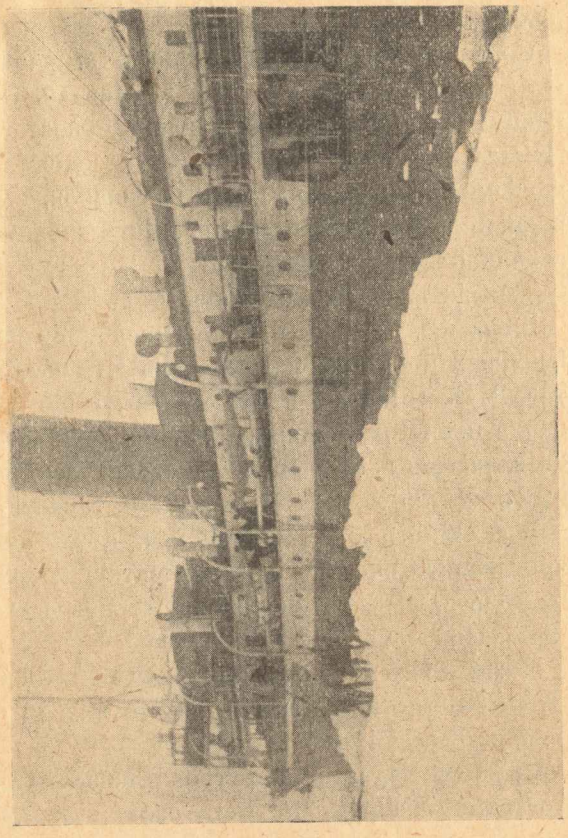
ми чекаємо його ось уже два тижні. Тим часом у паровичні притушено всі казани з винятком маленького.

Герої сьогоднішнього дня — білий ведмідь, що підбирався до судна, та водолаз Чумак, що побіг йому назустріч із ломом у руках.

Це сталося якось несподівано. В їдальні Фурман гнітив слухачів політгуртка лекцією про „продукт“, „товар“, і „натуральне господарство“; днювальний по обіді полоскав посуд; двоє чи троє хлопців, лежачи на канапах, зачитувались якимись пригодами. І саме в цей час на спардеку почувся топіт ніг, стукання дверима й схвильовані вигуки — щось про кінооператора. Я був певний, що той гепнув разом із апаратом за борт. Миттю всі вилетіли на палубу. Стовпились на правому борті, вдивляючись у крижаний простір. Дехто ліз на ванти.

— Білий ведмідь!

У далині торосами біг величезний ведмідь, тікаючи від судна. Часом він зупинявся, присідав на задні ноги, витягав голову (тоді він був схожий на жирафу) й дивився в наш бік. Потім ізнову зникав за ближчим крижаним



Затиснутий кригами, накрижник протягом доби посунувся лише на 2 дюйми. Тільки за 40 годин напруженої праці машини та людей, удалося вирватись із крижаних обценьок.

горбом, щоб з'явитись удруге, вже значно далі.

Собаки зняли страшенний вереск, та, правду кажучи, й люди від них не відставали. По кригах у напрямі ведмедя виднілася постать Чумака з ломом у руках. З судна вибігали наші мисливці з рушницями без шапок, але ведмідь зникав велетенськими кроками в далині.

Так він і зник серед торосів.

Виявилось, що ведмідь підкрався до судна, і перший його побачив велетень Чумак. До того Чумак ніколи в своєму житті ще не бачив білого ведмедя; мабуть, тому він його не злякався, а, схопивши лома, кинувся на нього. У той момент страшенним гавкотінням заллялось 39 наших собак, а до них приєднались вигуки кількох десятків людей. Ведмідь злякався й швидко повернувся від Чумака на втечу.

Потім довго сміялись, що було б, коли б Чумак наздогнав ведмедя. Хто кого б розірвав?

Сьогодні надвечір нам трохи пощастило. Востаннє напружили всі свої зусилля.

ринка натягла сталеві линви крижаної кітви, як струну. Обидві машини працювали на повний хід. Старший помічних матрос Шейко та паровичник Балабан сиділи на кризі, креслили крейдою якісь знаки на бортах і кричали, що „Літке“ рухається. І справді, за півгодини ми вирвалися з криг більше, ніж на півтора фути. До останку натягли линву крижаної кітви, а стрілка манометра біля казанів перейшла червону риску дозволеного тиску, й швидкість руху проґресивно збільшилась.

За 40 годин після того, як попали в обценьки, ми вирвались. Пробилися близько півмилі назад і зупинились.

21/VIII. Те саме. Сьогодні вп'ятьох ходили в кригу й, приблизно за милю від судна, під величезним 3-саженним торосом, надибали стовбур сосни, що напочатку вважали за ведмедя, або моржа. У нас зброї не було й тому, побачивши щось жовтувате серед криг, вирішили йти просто на нього й, коли то буде ведмідь, так усім разом кричати, а коли він не злякається, то розбігатись у різні сторони. Але то був не ведмідь, а значно

цікавіша з наукового погляду річ — сосна, що її морем принесло з Аляски. Ми поставили цю сосну сторч на найвищий торос, так, щоб її було видно з накрижника. Там таки знайшли замерзлу пташку піночку; її теж сюди принесло з кригою.

Пізніше ту сосну забрали на судно, й там кожний одрізав собі шматочок на спомин.

Радіо-зв'язку не маємо. Уже три дні мовчить Анадирська радіо-станція. „Ставрополь" з учорашнього дня не відповідає. І ми не знаємо, чи він іще стоїть у кризі, чи вже пройшов ріг Північний і підходить до Колими, й чи забрав він до себе екіпаж загиблої „Еліязіф".

23/VIII. Мене розбудив машиніст Пономарьов.

— Вставай. Виходь на палубу. Вранґеля видно.

Було близько п'ятої години ранку. Сонячне проміння розбризкалось по сніговій ковдрі крижаних галявин та торосів. Сніг був такий блискуче білий, що очам боляче дивитись на нього. Туману ніде ні згадки. З правого борту на обрії виступав горяний південно-східній

берег Вранґеля. Білі снігові верхів'я спадали донизу чорними пащами скель. В одному місці острів припадав до обрію, роблячи вийму між гірським пасмом. Отам десь, у цій виймі й мусить бути гавань Роджерса — мета нашої подорожі. Але, міцно стиснута, згнічена торосиста крига, майже в 30 метрів завтошки, простяглася на 40 миль між нами й островом. По кормі двома цяточками бовванів Геральд. Ми вже далеко відійшли від нього, рівняючи до тих днів, коли цей острів був од нас — як палицею кинути:

За кілька годин туман закрив острови й наблизив коло обрію на якусь чверть милі від судна.

По обіді пішли на прогулянку. Нас було чоловіка з 15. Троє чи четверо, оззброєні дробовиками, вінчестерами та револьверами, надибали моржів. Дуже обережно підбиралися до них мисливці. А коли підійшли близько, то побачили, що то не моржі, а сміття й перегарки з наших паливень. Ми підійшли до місця, де перше стояв „Літке".

Взагалі через туман мисливці мали чимало неприємностей, а ми — нагоду з них посмі-

ятися. Метеоролог Званців стріляв у крижину, помилково вважаючи її за якогось птаха, й, коли побачив, що помилився, розсердився так, що повернув назад до судна. А ми пройшли миль 4—5 від судна в напрямі до Вранґеля. Натрапили на свіжі сліди відмедя, але його самого не бачили.

Крижини в цьому напрямі надзвичайно злютовані, торосисті, але пішки йти ними легко. Мойсеєнко не залишає свого пляна — умовити капітана, щоб той дозволив рушити пішки до Вранґеля. Він сподівається дійти туди днів за два-три.

— Звісно, з цими кригами жодне судно не пройде,—говорить він. — А ми, діставшись острова, підбадьорили б місцеву людність, за допомогою чукчів могли б зв'язатись із судном і в крайньому разі забрати колоністів.

Я з ним погоджуюсь і пристаю до нього в компанію. На жаль, майже всі виступають проти цього проєкту, побоюючись, що смільчаки до острова не доберуться, а лишаться серед криг, як харч для білих ведмедів.

Сьогодні я складав доповідь про боротьбу та історію найцікавих полярних мандрівок.

Найбільше зацікавила моїх слухачів історія Еріксена та Міккельсена.[1]

[1] 1906 року данець Мюліус Еріксен на пароплаві „Данія" рушив до Ґренляндії, щоб обслідувати її північно-східні береги. Після зимівлі біля острова Кольдвея по весні наступного року Еріксен з картографом Гагеном та ґренляндцем Бронлундом вийшов на північ. З великими труднощами досягли вони мису Глясьє. Коли повертали назад, то мусили на довгий час зупинитись у фйорді Данії, тому, що влітку криги починають розтавати й подорожувати по них абсолютно не можна. Восени мандрівники рушили до стоянки „Данії", але холод, голод та полярна ніч не дозволили їм дотягтися до свого пароплава.

Згодом загін, що вийшов їм назустріч, знайшов мертвого Бронлунда. Біля нього знайшли багато мап та документів, а також його щоденник. 26-го липня в щоденнику Бронлунда записано: „Полювання без наслідків. Звіра майже не зустрічаємо. Не вистачає сили ні в собак, ні в людей..."

Тим часом надходила довга полярна ніч. Еріксен і його товариші зрозуміли, що їм не вдасться врятуватись. Вони думали лише про те, як урятувати документи та мапи.

10 жовтня Бронлунд пише: „Сонце зайшло. Ми дійшли до криги на суходолі; у нас немає взуття; холод, голод надзвичайно мучать; надто боляче ногам..."

Нарешті останній запис: „Померли на 79° широти у фйорді після спроби повернутись назад у жовтні

23/VIII. Чи не найкращий день за ввесь час нашого перебування в Арктиці? Сонячно, тепло. Повітря весняне. Перед обідом і по обіді прогулянки. Сьогодні йдуть у напрямах південному та східньому. Балабан, що ходив на південь, розказав, що за півтори

через криги на суходіл. Я прийшов сюди наприкінці жовтня, не можу рухатись далі тому, що навколо темно, й в мене обмерзли ноги. Трупи товаришів залишилися серед фйорду перед льодовиком. Гаген помер 15 жовтня, а Мюліус майже за десять день. — Йорген Бронлунд".

Хоч Еріксен із своїми товаришами й загинув, але наслідки його експедиції були чималі, тому що більшість документів урятував Бронлунд.

1909 року в Данії зорганізовано нову експедицію під начальством Міккельсена для розшуку трупів Еріксена та Гагена й частини документів та щоденників, що залишились у них.

Міккельсен вирядився в експедицію на невеликій яхті „Алабама" в супроводі 6-ти товаришів. Лише наприкінці 1910 року одержали відомості про долю експедиції Міккельсена. У серпні того року один пароплав натрапив на крижину біля берега Ґренляндії, що на ній було п'ять учасників експедиції Міккельсена. А самого Міккельсена та механіка експедиції Іверсена не було. Виявилось, що Міккельсен із Іверсеном на весні 1910 року рушили з острова Шанонн на північ Ґренляндії по слідах експедиції Мюліуса Еріксена. До 1 серпня вони мусили повернутись назад. Але пройшло 1 серпня — ні Міккельсен, ні Іверсен не повернулись. Тим часом яхту „Алабаму" роздавила крига, а екіпаж її врятували мисливці на китів.

Не було жадного сумніву, що Міккельсен із своїм

товаришем знайшли смерть там, де загинули й Еріксен, Бронлунд та Гаген.

Минуло два роки. Влітку 1912 року біля берега Ґренляндії, там, де крига роздавила „Алабаму", зупинився норвезький пароплав „Морська квітка". Матроси цього пароплава надибали на березі дерев'яний стовп, що на ньому було вирізано: „1912". Команда пароплава почала обслідувати берег. В одному місці моряки побачили землянку. У дверях землянки з'явились дві людоподібні постаті, майже голі, що обросли довгим волоссям. Це були Міккельсен та Іверсен, що прожили майже два роки серед крижаної пустелі.

Міккельсенові вдалося розшукати подорожні нотатки Еріксена, що мають величезну вартість для географії Ґренляндії. У дорозі Міккельсен з Іверсеном зустріли надзвичайні труднощі й з великим запізненням дійшли до місця зупинки „Алабами". Тут вони побачили напівзатоплену яхту та склад запасів, що їх залишили на всякий випадок їхні товариші. Мандрівники прожили в Ґренляндії два роки й вже почали втрачати надію, що їх урятують, і вважали, що невдовзі їм доведеться загинути голодною смертю. Книжка Міккельсена, що вийшла російською мовою — „По следам жертв ледяной пустыни", де автор змальовує своє дворічне пере-

милі від судна — ламана крига, а далі — „здається“ — чиста вода. Пообіді старпом,[1] другий помічник, Мойсеєнко, Марієнко та я рушили перевірити Балабанову інформацію. До нас приєднались Фурман та Сінацький. Одночасно Матвєєв з кількома хлопцями пішли на схід.

Ми швидко посувались Балабановими слідами по торосах, перескакуючи через прогалини. Наша група зайшла значно далі, ніж ходив Балабан, і, вилізши на верхів'я величезного 5-тиметрового торосу, ми озирали крижані простори. Справді, тороси тут були крутіші, більш бита крига, жовтувато-брудного кольору, але вона була так згнічена й таких все ж величезних розмірів, що, зрозуміло, „Літке“ пройти не зможе. Ми відпочивали на торосі, розмовляючи про

бування в Ґренляндії, являє величезний інтерес і варта того, щоб з нею зазнайомилась кожна культурна людина.

Все ж Міккельсен не знайшов усіх матеріялів про подорож Еріксена, що їх залишив останній. Решту матеріялів, що їх не знайшов Міккельсен, знайшов 1921 р. дослідник Ґренляндії Лауге Кох.

[1] Старший помічник капітана.

можливість пішки пройти на о. Вранґеля. Лікар устрелив чайку й скаржився, що немає білих ведмедів, а тим часом ми й не знали, що один із них полює на нас. Коли повертались, то майже відразу надибали зовсім свіжий слід білого „Михайла Йвановича“. Він щойно пройшов повз нас, затоптав наш попередній слід і, очевидно, підбирався до торосу, де ми спочивали, подекуди прилягаючи між крижинами й спритно пробираючись через щілини та ополонки. Пригадувалось, що після пострілу, яким Сінацький застрелив чайку, чули, наче б то розкололася крига й легкий плюскіт. Тоді подумали, що це крижина обламалась, але тепер зрозуміли, що то шарахнувся зляканий пострілом ведмідь. Ми трохи пройшли його слідом, але ведмедя не було. Він подався серед жовтуватих торосів і там десь заховався. Повернули назад.

Коли підходили до судна, побачили на фок-щоглі капітана. Костянтин Олександрович оглядав у бінокль обрій. Виявлялось, що в напрямі до Геральда видно чималі ополонки чистої води, а партія Матвєєва повідо-

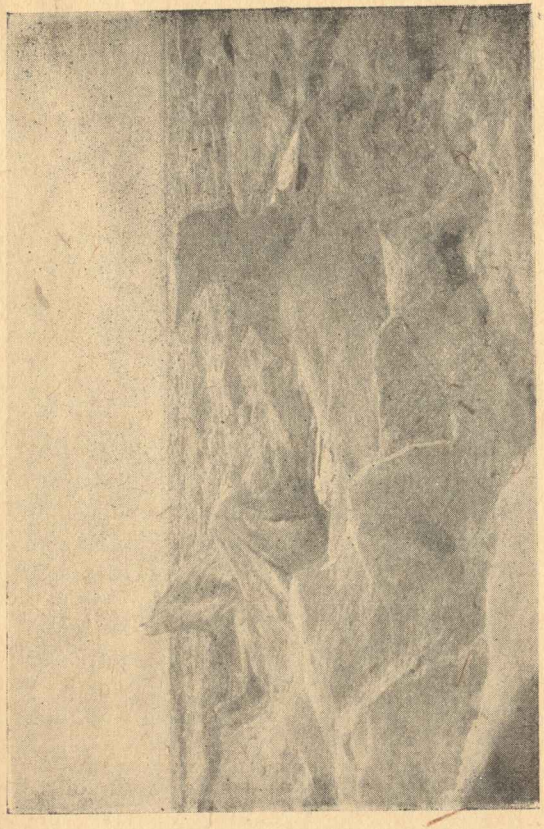
мила, що в тім таки напрямі йде бита крига, якою „Літке“ зміг би пройти. Керманич Безсмертний перевірив це повідомлення: це справді було так. Дали наказа чистити паливні. Капітан вирішив вирватися з цієї криги. Але куди? Чи не підемо назад на Дєжньов?

— Покищо ні, — була його відповідь.

Перед тим, як рушити, мали чималу мороку з собаками. Вони порозбігалися крижаним полем. Одного так і не спіймали, довелося залишити його серед криг на призволяще. Маленький, чорний, він іще довго нас проводив, але до судна підходити не хотів.

24/VIII. Зупинились у 29 милях від Гералда й, приблизно, в милях 50 від Вранґеля. Вночі під час крижаної атаки обірвалися ланцюги біля бугшприту[1]. Я лазив на шпаківню, що на фок-щоглі, й озирав обрій. У напрямі до Гералда видно дві чималі ополонки та й тільки. Пробитись буде важкувато, хоч, як мені здається, можливо.

[1] Носова щогла, що стоїть похило, навкосяк наперед.



Море, вкрите кригами.

По обіді капітан скликав нараду. Туди прийшли начальник наукової частини, метеоролог Березкін, зоолог, гідролог, геолог, голова суднового комітету Матвєєв, паровичник Фурман, боцман Курт, усі три керманичі та майбутній начальник о. Вранґеля Мінєєв.

Костянтин Олександрович заявив, що в нього є три варіянти дальшої нашої подорожі: перший—прямо пробиватись до Вранґеля, не зважаючи на криги, що майже неможливо; другий — повертати до Берінґового моря по вугілля й потім удруге спробувати пройти до острова; третій—спробувати наблизитись до Геральда, оглянути тамтешні криги й, може, звідти, з норд-осту, спробувати пробитись до Вранґеля. Це можливе, але небезпечне й для судна, й для екіпажу. У нас залишилося 900 тонн вугілля. З них ми можемо витратити лише 300, щоб підійти до острова, бо 100 мусимо залишити там, а решта потрібна для поворотньої подорожі. Слід зауважити, що, коли ми підемо в Берінґове море до заточини Провідіння по вугілля, то на це мусимо покласти понад

2 тижні. А в Полярному морі починаються морози. Ми щодня спостерігаємо, як вода замерзає на $1^1/_2$— 2 цалі. Позавчора ранком температура була — 7 гр. Але йти з цією кількістю вугілля, що є в нас, у велику кригу — небезпечно. Шансів надибати малу кригу за Геральдом мало. Нам загрожує небезпека. Крига може затерти судно й розчавити, як „Еліязіф“, або дрейфувати шляхом „Жаннетти“.

Капітан просить усіх уважно обміркувати його пропозицію й спільно вирішити, що робити далі. Він для цього й скликав нараду, бо в цьому випадку він не може особисто брати відповідальности за життя всього екіпажу.

Лише двоє невпевнено висловилися за те, щоб повертати до Берінґового моря й там набрати вугілля. Вони боялися, що нам не вистачить вугілля, коли доведеться висмоктувати з трюму воду (ми ж маємо течу); окрім того, вони сподівалися, що літо цього року запізнилось у цій частині Полярного моря й тому осінь, тобто вересень, мусить бути тепла.

Але решта, надто представники паровичників, матросів та машиністів, рішуче висловилися за те, щоб, не зважаючи на всі труднощі й небезпеку, пробиватися до острова й в крайньому разі зазимувати там, бо ми мусимо привезти людям харчі, одяг та зброю.

Голосували. Всі руки піднялися за пропозицію пробиватися до острова. І „Літке“ рушив на острів, пробиваючи кригу.

25/VIII. Зупинились об 11½ год. майже на кромці криги за 9 миль од Геральда. Саме в цей час біля судна з'явилися чотири білі ведмеді. Капітан покликав мисливців, а з ними, звісно, пішло й три чверти команди. Два ведмеді були зовсім близько. Один, геть-чисто ввесь білий, швидко тікав по кригах, а другий плив недалеко від судна, намагаючись дістатись ближчого крижаного поля. Безперервно тріщали постріли — це Званцев розряджав свого вінчестера, сіючи кулі навколо ведмедя. Ведмідь швидко плив, час од часу пірнаючи в воду й спритно ховаючись під невеликими крижинами. Зоолог Ушаков перший влучив йому

Білий ведмідь, що його вбили мисливці „Літке“.

в бік. Званцев потрапив у зад. Ще кілька пострілів, і ведмідь заревів, червонячи навколо себе кров'ю воду, але й далі швидко плив. Нарешті, Сінацький пострілом у голову докінчив його.

З великими труднощами підняли білого велетня на палубу. Довелося спускати шлюпку. Це був старий самець півтора метри завширшки, $2^1/_2$ завдовжки й 2,14 в грудях. Одна ікла в нього була зламана в якійсь старій бійці; мабуть, там таки він загубив і кілька пазурів.

Ми зупинилися надовго, й тільки зараз, о 7 год. вечора, я чую дзвінок машинного телеграфу, що наказує машині рушати. Куди? На зюд-вест? Не розумію. Але ось мені пояснюють:

— Швартуємося до величезної плавучої криги, звідки матимемо воду для казанів.

Яка чудесна картина: розбиті, розкидані криги вкривають море. З неба дивиться великий ясний місяць, і його світло купається в прозорому холодному повітрі. Блищить місячна доріжка в морі. Пароплав, пускаючи за вітром чорний дим, притулився до крижини завбільшки з цілий міський майдан із двосаженним сніговим бар'єром по одному краю, де можна побачити сліди ведмедів та кілька блакитно-синіх озер солодкої води. Мотузяними східниками люди спускаються на крижину, швартують пароплава сталевими линвами з корми та носа й витягають на сніг кишки, пробиваючи для них місце через сніговий бар'єр.

26/VIII. Ранком залишивши крижину-острів з червоним прапорцем на снігу, ми тихою, але після мінімального ходу серед криг, порівняно дуже швидкою ходою, просуваємось на північ, час од часу ламаючи якусь кригу, що відстала від товаришок; масу криги зюд-вест погнав на норд-ост[1].

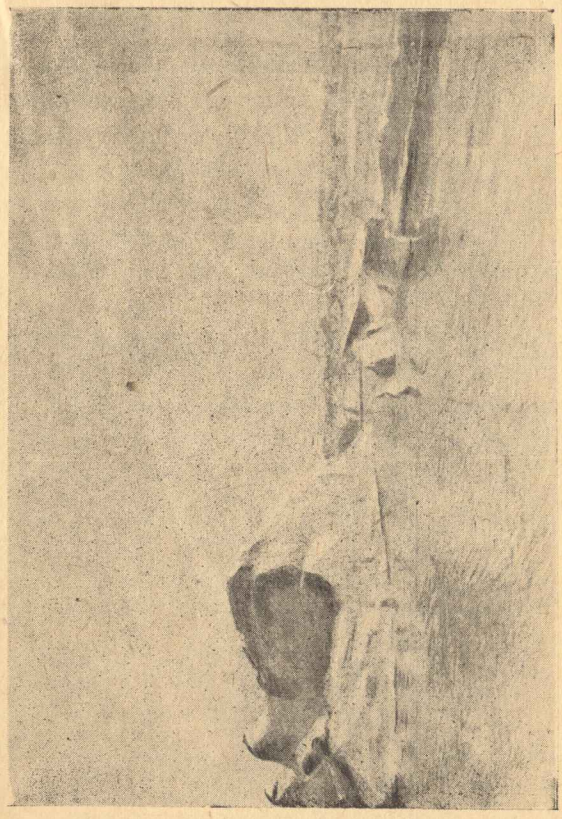
— Пізніше. Рушили лише о 7-й год. вечора та незабаром зупинились. Цілий день стояли, ждучи, коли вітер розжене туман, що звузив обрій до півмилі в радіюсі. Тепер ідемо на Гералд, щоб звідти востаннє спробувати щастя пробитися до Вранґеля.

Сьогоднішній день позначився лише

[1] Тобто південно-західній вітер — в північно-східньому напрямі.

однією подією: я скупався в крижаному морі, проваливщись на кризі біля борта, що її розмила вода відосередниці. Коли б не кінооператор, що в той час був недалеко, справа могла б кінчитись для мене трагічно, бо з води було видно лише мою голову, руками я тримався за край крижини, а вода, що її викидала відосередниця з судна, тягла мене під кригу.

27/VIII. Цілий день стоїмо в тумані, серед легких плавучих криг, що їх вітром несе на норд-вест, а разом із ними дрейфує й „Літке". Боюсь, що ми вже значно північніше, ніж Геральд, і ближче до північного берега Вранґеля, ніж думаємо. Ми зупинились учора близько 11 вечора в густому тумані. За розрахунками керманичів, Геральд мусить бути, як нам кажуть, палицею кинути, але туман заховує все навколо. Що правда, в розрахунках другого й третього керманичів маємо розходження щодо місця, де ми є, миль на 15 з зюд-осту на норд-вест повз Геральд. Сьогодні пробуємо орієнтуватися, вимірюючи глибини моря та напрям дрейфу, але через брак хоча б відносно пристойної мапи



Оподонка серед криг.

для цього району — це майже неможливо.

День сірий і нудний. Мисливці застрелили моржа, не давши змоги кінооператорові його зфотографувати. Морж одразу випустив повітря й пішов на дно, лише показавши голову й величезні бияки.

Капітан дав наказа, що забороняє без його дозволу стріляти. Справа в тім, що мисливці перешкоджають роботі кінооператора та нищать цінного звіра, якого не можна здобути, не спустивши на воду човна, а це в нашому становищі не завжди доцільне та й можливе.

Слідкуємо за маленькою пташкою—щось схоже на синичку — що гостює на судні вже п'ятий чи шостий день. Вона ночує біля свиней і там харчується, а цілий день літа по палубі, час од часу спускаючись на якусь крижину попити води.

28/VIII. Удосвіта, коли так можна назвати тутешні дві-три години ночі, туман піднявся, й в південно-західньому напрямі від нас з'явився Геральд. Обережно, але рішуче „Літке" рушив на північ, в напрямі до

полюса, залишаючи Геральд на півдні. Остання наша спроба була в тому, щоб знайти чисту воду або прохідні криги з північного боку Вранґеля. Мало не 20 миль накрижник пробивався через дрібний, битий, але надзвичайно згнічений лід. Потім почалися прогалини. Геральд був у нас на носі, потім став з лівого борту, далі на кормі. Ми йшли на зюд-весттен-вест[1]. Криги починали рідшати; брудні й чисті білоцукрові, вони лопались і розсипались од ударів могутньої пики. Прогалини ставали дедалі більші. Опівдні в тумані зник Геральд.

Ми йшли близько 3-х миль на годину. Назустріч летіла величезна кількість птахів: чайки, качки, якісь напів-пінґвіни, напів-кайри, що ловили дрібну рибу. Ми сьогодні ввійшли в царство моржів. То в одному, то в другому місці вони визирають по двоє, по троє, а то й цілими зґраями в півтора-два десятки, граючись поміж собою, розплескуючи воду могутніми вдарами своїх важких тіл.

О 4-й вийшли майже на чисту воду.

[1] Південно-захід-захід.

Починаємо вірити, що нам пощастить дійти до Вранґеля. Але говорити про це голосно не відважується ніхто. Боязко — а що коли за півгодини ми знову зустрінемо такі самі криги, з яких оце тільки вирвались?

О 6-й вечора густий туман загорнув усе навколо. Почали міряти глибину. Матрос раз по разу кидав глибомір, голосно вигукуючи, скільки той показує. Було 7—6 сажнів. Іти далі в такому тумані через мілину було небезпечно. Закинули кітву на глибині $6^3/_4$ сажнів.

Холодно, непривітно, й темрява. Холодними виблисками визирали з туману білі плавучі криги, ішов дощ, ряботинням укриваючи океан, мочив темними фарбами палубу й разом із вітром гнав людей з палуби. Проте, вперті стирчали на пів-баку та кормі й вдивлялися в туман.

Ледве-ледве проясніло, й за милю від судна показалась коса. І хоча від хвилювання бінокль тремтів у руці, але можна було розгледіти на тій косі купи плавнику [1].

[1]) Плавник—дерево, що його море викидає на берег. На східньому, південно-східньому та північно-

Я щосили мчав до капітанської буди.

— Костянтине Олександровичу, де ми?— показав капітанові на темну косу, що проглядала крізь туман.

Капітанове обличчя сяло.

— Телеграфуйте.— „Літке“ біля берега Вранґеля.

Знову дзвінок машинного телеграфу, й накрижник рушив назустріч тим кригам, що простяглися вздовж самого берега острова в напрямі до гавані Роджерса.

східньому берегах Вранґеля такого плавнику дуже багато. Його несе течія з Аляски.

VI. НА МЕЖІ ДОСТУПНОСТИ

Зустріч.—Нас не чекали.—Три роки на острові.—Загроза голоду.—320 білих ведмедів.—Температура мінус 58.—Не хочуть залишати острова.—Прогулянка по березі.—Із щоденника лікаря Савенка.—Золото губернатора Велза.—На охорону : есцевого хутра.—Сердечне прощання. — Останні ведмеді. — На допомогу „Ставрополеві“.

29/VIII. Тільки-но розійшовся туман. „Літке“, обминаючи невисокі роги й невеликі закутки південно-східнього берега Вранґеля, поволі посувався вперед смугою чистої води, що простяглася миль на 5 від острова до крижаних полів.

Ми наближалися до заточини Роджерса, де ще 1926 року пароплав „Ставрополь“ висадив першу радянську колонію. Серед нашого екіпажу була лише одна людина, що відвідувала острів Вранґеля раніш. Паровичник

Омельченко 1926 року плавав на „Ставрополі“, й тепер, стоячи на півбаку й перехилившись через поруччя, він, оточений натовпом людей, все дивувався, що не пізнає цих берегів. Але в той момент, коли накрижник наблизився до довгої коси, що простяглася далеко в море й створювала чудову природню гавань, Омельченко перший закричав:

— Хати, бачиш, хати!

Він вигукнув це по-українському, бо, коли хвилювався, то завжди говорив українською мовою, хоч уже й давно жив на Далекому Сході й другий десяток років плавав по Тихому океані.

Справді, на березі з туману виступали якісь дві маленькі будівлі. Немає сумніву в тім, що ми підійшли до заточини Роджерса, й то — будівлі радянської колонії. Надзвичайне хвилювання охопило всіх. І власне в кожного постало одно питання: хто нас зустріне, чи живі вони там? Бо хоча ми й мали повідомлення з гідропляна Красінського про те, що на острові все гаразд, але те повідомлення було надто коротке й неясне.

Увесь екіпаж з винятком двох чи трьох паровичників і машиністів, що ні в якому разі не могли залишити машини й паровичні, були на палубі.

„Літке“ повільною ходою наближався до входу в заточину. Закинули кітву на рейді. Навколо панувала тиша. На березі не було помітно жодного руху. Величезна зґрая диких гусей летіла з острова до моря на південь і, здавалось, вони перші вітали накрижник з перемогою.

Голосно й довго загула сирена. То ми сповіщали про прибуття. Довга мовчанка була відповіддю. Хвилювання зростало. Капітан нервово ходив по містку, люди нетерпляче стискували залізні поруччя та дерев'яний пляншир, що йдуть навколо бортів судна. Невже там на березі нікого немає? Може люди покинули ці будівлі й подались десь далі берегом, або вглиб острова?

І нам пригадувалася доля Ади Блекджек, сопутниці Крауфорда, що протягом кількох місяців 1923 року після загибелі Крауфорда з товаришами й смерти Найта прожила самотньо на острові. У нашій уяві поставала

постать самітньої ескімоски, її мовчазний сусіда — труп Найта в спальному мішку, й білі ведмеді, що наближалися до їхнього намету. А разом із цим поставали туманні привиди вранґелівських колоністів, яким ми прибули на допомогу.

Удруге й втретє гула сирена. Знову мовчанка. Але ось напружений зір помітив блиск вогню на березі, й за секунду до нас долетів звук пострілу.

Три постріли один по одному, з короткими інтервалами, свідчили про те, що на березі є люди, й сьогодні, мабуть, вперше за три роки, вони побачили пароплав.

Шлюпки не спускали, чекали на остров'ян, що певно, зараз мали прибути. Дійсно, за кілька хвилин було видно, як чорна крапка відійшла від берега, взявши напрям на судно. На той час туман відступив далі, й можна було бачити, як на березі метушилося кілька людей, а крапка перетворилася на човен з трьома чоловіками.

То була байдарка-човен з моржової шкіри. Люди, що пливли на ньому, були теж одягнені в шкіри. Ні, один здається, евро-

пеєць. Коли байдарка підійшла до корми, де наш екіпаж збився натовпом, то побачили, що всі троє були европейці, лише двоє одягнені в тубільний одяг: один, правда, в пенсне, без шапки, світив лисою головою. Третій був одягнений по-европейському.

— Отой без шапки, Ушаков, начальник острова,—шепотів Омельченко.

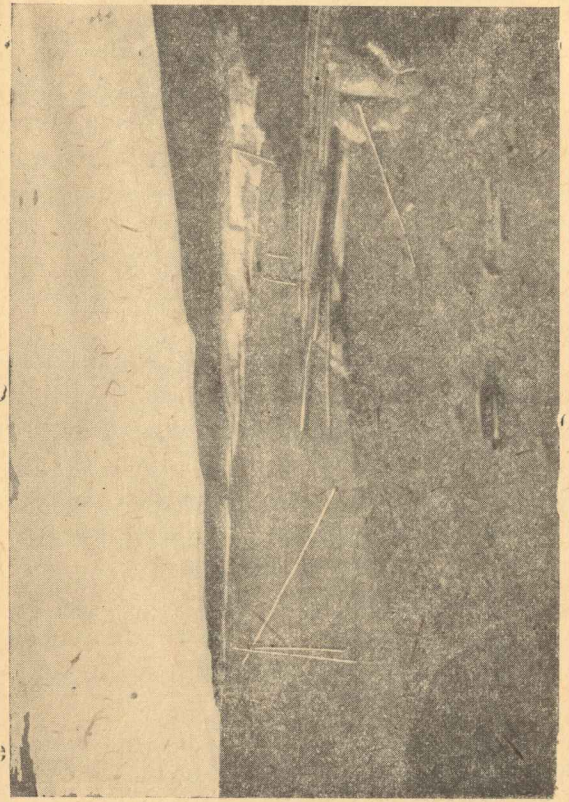
Справді, то були—Ушаков—уповноважений Далькрайвиконкому, лікар Савенко та мисливець Павлов.

У кают-компанії стовпилися навколо Савенка та Павлова. Ушаков, разом із Мінєєвим, новим начальником острова, що його ми привезли, подались до капітана. Треба швидко було обмірковувати, що робити на острові, як провадити вивантаження, будувати нові будівлі, адже накрижникові небезпечно залишатися тут довго.

А тим часом ми засипали остров'ян сотнями запитань. Вони були не від того, щоб і нас розпитати, та нас було більше.

З коротких окремих відповідей дізналися за життя цієї далекої колонії.

Виявляється, — їм харчів вистачило до



О. Врангеля—Мис Пролетарський.

цього часу, та й ще місяців на два було б, а борошна так і на чотири.

Що „Літке“ йде до Вранґеля—вони знали. Про це їх повідомив Красінський, що прилітав сюди три тижні тому й по двох днях перебування відлетів до Нижнєколимська. Вони чекали нас до 20 серпня. Протягом двох тижнів колоністи, що розкидані тепер по всьому острову, з'їхалися до факторії, й кожен день виглядали довгожданого накрижника.

Дні минали, але на обрії серед крижаних полів, що міцним обручем охопили острів, не з'являлося жодного димку, жодної чорної цяточки, що нагадувала б пароплав. Ті, міцно злютовані крижини, величезні тороси й відсутність жодної прогалини між ними знищували всі сподіванки на прибуття накрижника.

— Жоден пароплав, бодай найбільший у світі, не проб'ється через ці криги,— говорили колоністи.

Щодо цього, то цей рік найвидатніший. Море, як ніколи, вкрите кригою.

20 серпня начальник острова запропонував востаннє оглянути обрій. Спеціяльна експедиція виїхала на один із південно-західніх рогів, що далеко виходить у море й високо здіймається над ним. Звідти в біноклі й трубу оглядали крижані простори. „Може, там десь серед криги, вже недалеко острова, стоїть пароплав і не може підійти ближче, тоді ми виїдемо до нього на нартах,“ так думали колоністи. Але на обрії далеко простяглися ті самі густі, торосисті криги.

Дали наказа готуватись до четвертої зимівлі. Колоністи роз'їхались по домівках. Мисливці мусили посилено полювати на моржів та птицю, щоб заготувати харчів на довгу полярну зиму, бо всі добре пам'ятали, як за першої зими, коли заготовили обмаль м'яса, довелось голодувати й хоріти на цингу.

І ось зовсім несподівано, сьогодні вранці, ескімоска, що спала в невеличкому наметі, почула звук сирени. Вона довго будила начальника острова, розповідаючи йому, що прийшов пароплав, але той спросоння не міг її зрозуміти й чомусь йому здалося, що нібито на її чоловіка напав білий ведмідь. Він схопив рушницю й вибіг на двір. За

ним поспішали лікар та мисливець Павлов. Їх чекала несподіванка: на рейді стояв великий пароплав, білий гострий бугшприт дивився на колонію, й стовп густого чорного диму виходив з димаря. Один по одному за чергою вони вистрілили в повітря, салютуючи давножданому гостеві.

— Їдете з нами? — питали ми їх.

Лікар сміявся й радісно кивав головою:

— Безперечно.

Павлов відповів значно стриманіше.

— Ще не знаю, може й так, а може й ні.

Відповідь Павлова дуже здивувала. Але пояснення цієї відповіді ми дістали трохи пізніше.

Одразу ж дано наказа розвантажуватися. Спускаємо вельботи та кунгаси. Насамперед вивантажують собак, порох, гас, бензину. Мінєєв з кількома людьми виїздить на острів приймати спрази колишнього начальника острова Ушакова. Працювали в одну зміну з 4 год. ранку до 10 год. вечора.

— Я, — говорив нам Ушаков, — коли прибув сюди три роки тому, поставив перед собою двоє завдань; створити тут міцну, життєздатну

колонію, що економічно виправдувала б себе, й дослідити острів, вивчивши його промислові ресурси, географію, метеорологічні та кліматичні умови.

Ми слухали оповідання про те, як три роки жили на острові 60 чоловіка, відірвані від цілого світу. З цих 60 дев'ятеро европейці, а решта—ескімоси та чукчі. Наприкінці літа їх висадив на острів „Ставрополь". Боячись, щоб криги не відрізали поворотнього шляху, „Ставрополь" швидко залишив острів, навіть не збудувавши для колоністів будинка. Кінець літа й цілу осінь колоністи будували один великий будинок для европейців та кілька яраноґ для ескімосів.

Одночасно треба було готуватися до тяжкої полярної зими. Мисливці мали заготовити досить м'яса, щоб вистачило на цілу зиму людям та собакам. Ескімоси та чукчі харчуються майже виключно м'ясом моржів. Для колонії на зиму треба було принаймні 80 моржів. Полювати почали пізно, коли море біля берегів уже замерзло, й тому вдалось убити лише п'ять моржів у гавані Роджерса. Становище було загрозливе, треба було

шукати якогось виходу. Троє мисливців поїхали на розвідку вздовж берега й випадково в заточині „Сомнительной“ натрапили на невелику зґраю моржів, які ще затримались біля берега. Мисливцям удалось убити 32 моржі. 37 замість 80 — ось що мала колонія, заховавшись на довгу полярну зиму в своїх яранґах.

Посеред полярної ночі, коли люті морози скували все навкруги, а снігова хурґовина засипала снігом будинки й протягом кількох діб поряду не дозволяла виходити за двері, м'яса не стало. На факторії були запаси европейських харчів, що ними живились европейці, але цих харчів було обмаль. Окрім того, ескімоси, що з'їдають по кілька фунтів м'яса на день, і звикли виключно до м'яса, не могли живитись европейськими харчами. Ті невеликі пайки, що їх видавала факторія, коли й задовольняли европейців, то в усякому разі їх не вистачало ескімосам. Почалось голодування, кілька чоловіка захоріло на цингу та різні застудні хороби. Становище було важке, треба було вживати якихось рішучих заходів, щоб дожити до

весни. І лише почалися полярні світанки, пішли шукати білого ведмедя. Розшуки були успішні, й хоч м'яса все ж було мало, але кілька ведмедів підтримали колонію. По весні з'явилася птиця, й колонія врятувалася від голодної смерти.

Наступні роки були зовсім не похожі на цей перший рік. Влітку забивали потрібну кількість моржів, нерп, птиці—і харчами були забезпечені.

Людність колонії за той час збільшилась на чотири душі. Всього за три роки було 15 народжень і 11 смертей. З тих, що прибули з суходолу, померло лише двоє—один старий чукча та дитина.

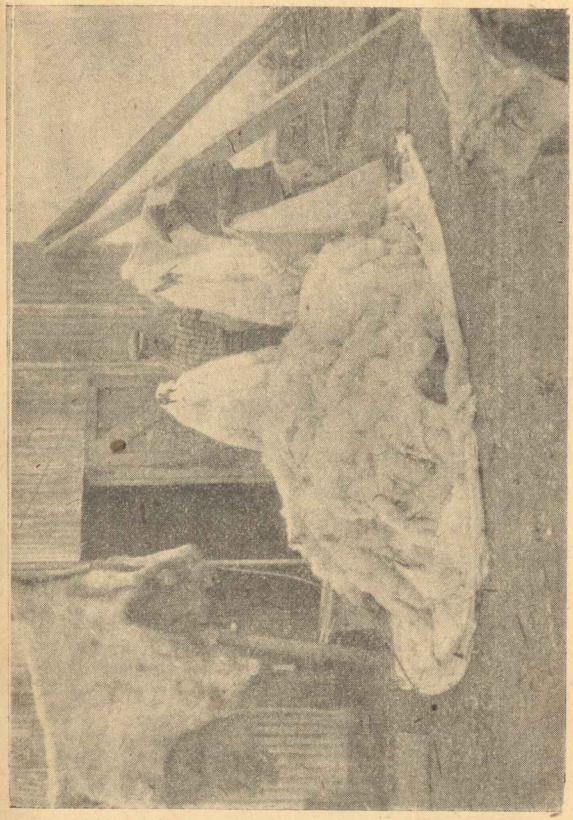
Щоб полювання було продуктивніше, колоністи вирішили розселитися вздовж берегів острова. Тепер на острові аж п'ять населених пунктів. Найбільший із них—факторія, або, як колоністи називають — „Вранґель“, де живе начальник острова й всі европейці, з винятком одного мисливця Старцева. Найменший населений пункт у бухті „Сомнительной“, де живе Старцев із дружиною й дитиною.

Наступними роками колоністи збудували ще одну велику будівлю, а саме—склад факторії, куди склали харчові та бойові запаси факторії й продукти полювання.

Колоністи переважно полювали: за три роки вбито 320 білих ведмедів, близько 600 песців та щонайменше 250 моржів. Окрім того, стріляли, але в невеликій кількості, лахтаків та нерп. Хутра білих ведмедів та песців факторія приймала в мисливців, обмінюючи на зброю, одяг, борошно, консерви. Багато стріляли птиці. Ушаков уважає, що вони застрелили понад п'ять тисяч гусей, ґаґ та кайр.

За той самий час зібрано понад 2 тисячі фунтів мамутових бияків. Узагалі мамутових кісток на острові знайдено силу.

Ушаков та лікар Савенко об'їхали навкруги острова. Виявляється, що цього часу на мапах обриси острова накреслено не зовсім правильно. Острів більш круглий, ніж довгастий, як то малюють його на мапах. Можливо, що це сталося так тому, що, коли „Вайгач" обходив острів з півночі, то, вважаючи на мілизну та довгі пологі коси, що



О. Врангеля. Факторія. Надзвичайно цінні песцові хутра. У картатій сорочці стоїть колишній начальник острова Ушаков. Біля нього мисливець Павлов.

йдуть від острова в море, він не міг наблизитись до його берегів.

Зібрали великий гербарій квіток, зілля та моху. Тут багато моху, що ним харчуються олені. У центрі острова, що його гори більш ховають од вітрів, є чудові пасовиська, і, вважаючи на леґенду суходільних чукчів про те, що колись із моря по кригах на Чукотку приходили великі старі олені, Ушаков сподівався знайти на Вранґелі оленів. Але протягом трьох років вони не бачили не тільки жодного оленя живого, але навіть і кісток оленячих у центрі острова. Останнє свідчить, що немає оленів і, очевидно, ніколи й не було. Правда, на березі такі кістки, здається, траплялись, але безперечно, це були кістки, що їх принесло сюди й викинуло море.

Ушаков зібрав чималу зоологічну колекцію. Окрім ведмедя, песця та лемінґа, якого тут є два види, на острів щоліта прилітає багато різної птиці. Колоністи налічили 28 різних порід птиці. Надто багато тут гусей та чайок. Перших тут три види, а других аж вісім. Окрім того, тут є кайри, ґаґи, качки. Завітали

сюди й журавлі. Восени над островом пролітають рожеві чайки, що очевидно, гніздяться десь на сусідніх полярних островах.

Окрім того, Ушаков зібрав колекцію комах. Він знайшов тут 27 різних комах. Ці комахи та невеличка риба, що водиться в морі біля острова й нагадує корюшку, служать харчем для тієї величезної кількости птахів, що прилітають влітку на острів і залюднюють цілі пташині міста, на півтори-дві квадратові милі площиною. Зимувати на острові залишається лише крук. Чим він харчується—важко сказати; очевидно, залишками їжі, що їх залишають ведмеді та песці.

Зібрано невеличку зоологічну та палеонтологічну колекції.

Лікар Савенко протягом трьох років безперервно провадив метеорологічні спостереження. За три роки в нього не було жодної перерви. Ден-у-день він записував температуру повітря, атмосферний тиск, напрям і силу вітру, хмарність, стан криги й все, що потрібне для таких спостережень. Були випадки, коли, щоб зробити ці спостереження, доводилось ризикувати життям. Під час довгої

полярної ночі, коли морози доходять 50°, над островом майже безперервно проносяться циклони. Бувають хуртовини, що тривають 5-6 днів, і тоді не можна вийти з хати, бо вітер зриває людину й несе з берега на кригу: у таких випадках Савенка обв'язували мотузком, одним кінцем прив'язували до дверей, і він плазував до метеорологічної будки.

Цікаво відзначити, що найбільший мороз, який довелося пережити людності Вранґеля за ці роки, був —58° нижче нуля —а в найтепліший день термометр показав лише 18° вище нуля.

Одного разу Ушаков хотів перейти по кригах із Вранґеля на Гералд. У березні місяці він рушив у супроводі тубільців через криги. Але незабаром зустрів на своєму шляху величезну ополонку й примушений був повернути назад. Так дійти до Гералда їм і не пощастило.

Протягом цих років вони лише один раз бачили пароплав. 1927 року недалеко від берега Вранґеля з'явилася невідома шхуна під американським прапором. Ушаков, побоюючись, що американці хотять захопити острів,

оззброїв колоністів і почав готуватися до оборони. Але шхуна не змогла причалити до берега, бо вздовж його простяглася густа крижана заслона.

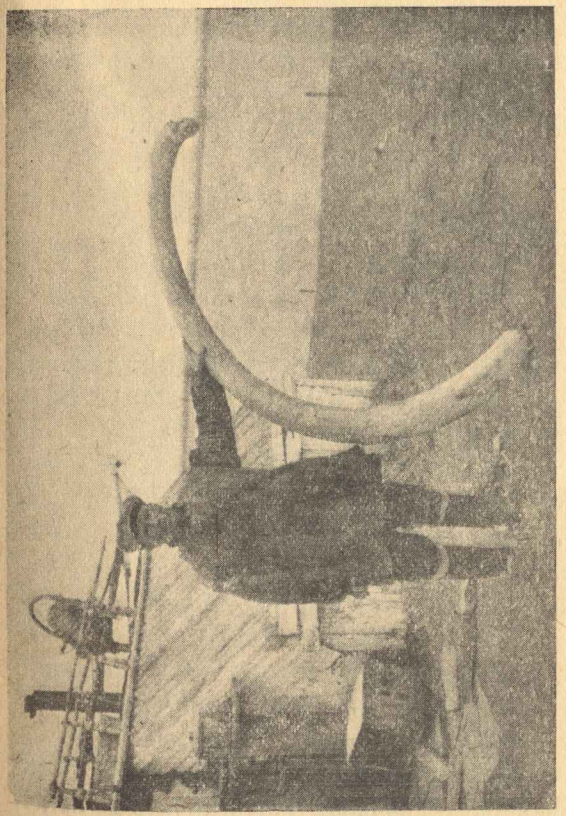
Геолог Кальянов сьогодні ввечері виїхав на нартах у супроводі ескімоса вглиб острова. Дістатися північного берега острова йому, мабуть, не пощастить, бо на нартах лише везуть його речі, а сам він мусить бігти поруч собак. Пробігти 80 кілометрів горами не так легко. Капітан дав йому відпустку лише на чотири дні.

30/VIII. День видався поганий: холод, густий туман, вітер, дощ. Половина команди працює на березі, друга половина на судні. Кунгасами, що їх буксують катери, вивозимо вугілля, цеглу та всякі дрібні матеріяли. Завтра почнемо вивантажувати дерево.

Сьогодні із заточини „Сомнительной", що кілометрів 75 звідси, прибув колоніст, европеєць Старцев. Надзвичайно радий, що зустрів нас. Виїздити з острова не збирається. Він та мисливці Павлов і Скурихін вирішили залишитись на острові ще на три роки; їх приваблює багате полювання та збільшена

після нашого приходу розцінка на хутра. Старцев—це чукча з російським обличчям і досить правильною російською мовою. Він кілька років жив на Чукотці, де одружився з чукчанкою, а 1926 року, разом із родиною, виїхав на острів Вранґель. Він живе так само, як і його сусіди ескімоси; від своєї нової родини перейняв мову та звичаї й в своєму побуті нічим не відрізнюється від чукчів. Його яранґа, що в заточині „Сомнительной", стоїть самітня в багатьох милях від інших, і він почуває себе цілком задоволеним у товаристві своєї дружини та маленького їхнього хлопчика. Він розповідає нам, що кілька день тому, вийшовши на полювання, застрелив 260 гусей. Сінацького, що почув це, охопив мисливський запал. З рушницею він подався вздовж берега й швидко зник по той бік рогу Пролетарського (це так названо один із рогів біля гавані Роджерса). Гусей тут справді багато, й саме тепер вони величезними зґраями вилітають у вирій.

Увечері невеличка штурма балів у 6 заваджала працювати, не дозволяючи цілком навантажувати кунгаси.



О. Вранґеля. Мисливець Скурихін, що прожив там три роки, відправив дружину з дочкою на Камчатку, а сам залишився ще на три роки. Тримає рукою бивня мамута.

Об 11-й год вечора з берега прибувають останні робітники, стомлені надзвичайно. Я бачив, як Омельченко, зайшовши в коридор біля їдальні, впав на палубі й заснув міцним сном, не прокинувшись навіть до вечері. Марієнко, Фока та Соломін заснули за столом, теж не діждавшись вечері, що її подали швидше, ніж за п'ять хвилин.

31/VIII. Доводиться вставати о 3-й год. ночі, бо о пів на четвертій — сніданок, а о четвертій треба йти на роботу. Напружуємо всі зусилля. Закінчили вивантажувати дерево на береги, почали будівлі, копаємо яму для радіо-щогли.

На пароплав приходять ескімоси та чукчі. Вони пропонують в обмін на різні дрібниці хутра білих ведмедят, уламки мамутових биякiв, бияки моржа, зуби моржа й т. ін.

Увечері я дістав відпустку на кілька годин і ходив до найближчої сопки, що за 2-2½ милі від Вранґеля (так зветься „столиця" острова—місце, де розташовано факторію). Чудесна, хоча й утомна прогулянка. Болотяний, тундровий берег укритий мохом та денькою травичкою, що стирчить де-не-де;

оригінальні й досить гарні квіти тепер трапляються вже рідко. Подекуди пожовклим листям стеляться кущики полярної берізки. Багато каміння. Сопка вся вкрита „лупаками", вивітреними, такими гладенькими плиточками, що нагадують черепки старого глиняного та чавунного посуду.

По той бік сопки, коли зникли „Літке" й факторія, зупинився перепочити. Тиша. Її порушує тільки ледве чутне дзюрчання там нижче, в рівчаку, що ним збігає вода з нижчих сопок до моря. Ген-ген синіє море за кількома крижинами ближче до берега та крижаними полями там, на обрії. Насупроти, за рівчаком, миль за чотири звідси, здіймається снігова кратерувата сопка оксамитового відтінку. Праворуч теж пішли сопки — за ними ховається центр острова. Навколо — каміння, мох, сніг та болото. І цей степ чомусь нагадує наш Подільський, серед товтр, десь на початку березня, коли весна лише торкнулася їх.

Навколо—безліч нір у землі. Це нори полярної миші—лемінґа. На цю мишу полюють песці. Песці й білі ведмеді тут панували

тисячі років, полюючи на лемінґів та нерпу, а тепер сюди прийшла людина полювати на песців та ведмедів. А колись, десятки тисяч, а може й сотні тисяч років тому, тут бродили велетні мамути, випасуючись на розкішній рослинності, що вкривала тоді ці краї. Про це свідчать величезні бияки та кістки цього велетня-звіра й чорні поламані шари кам'яного вугілля в щілинах та ровах, що їх розмила вода.

1/IX. Сьогодні говорив із лікарем тутешньої колонії Миколою Петровичем Савенком. Він залишає острів і буде нашим супутником до самого Владівостоку. Розповідає багато надзвичайно цікавих речей. Протягом трьох років безперервно день-у-день він провадив на Вранґелі метеорологічні спостереження. Ці спостереження надзвичайно цінні; особливо велике значіння мають спостереження над станом криги біля берегів острова, бо дають практичні вказівки для навіґації в цьому районі. Багато також він зробив безпосередньо як лікар, знищивши авторитет ескімоського шамана, що до нього перше виключно звертались ескімоси та чукчі під

час захорувань. Він прочитав мені кілька уривків із свого щоденника, що його вів протягом трьох років. Просто, але прекрасно переказує він буденне життя колоністів. Подорожі на собаках по острову, полювання на білого ведмедя, штурми, непогоди, довге чекання на аероплян або на пароплав захоплено описує він у тому щоденнику. Він дозволив списати кілька сторінок із цього щоденника. Не можу не подати тут одного з цих уривків, в якому оповідається про барометричний мінімум і страшну штурму полярної зимової ночі в грудні — січні 1927/28 року, що надовго залишилася в пам'яті колоністів:

24-го грудня 1927 року.

Ось уже третій день барометр гостро спадає. Вчора він показував тільки 744, а зараз, об 11-й год. вечора, вже 719. Мороз 39°С. Опадів немає. Чекаємо на циклон і діяльно готуємося стрінути його. Горище ретельно закрите, віконниці причинено, а біля вхідного коридору, що зветься тут „тамбур", збудували тунель.

25-го грудня 8 год. ранку.

З третьої години розлютувався циклон. Дме норд-вест, і дошка флюґера вища над восьмий штифт:—сила вітру перевищила сорок метрів на секунду. Вітер реве й свистить, проносячись з гір у простір океана. Вранці я витратив понад годину надлюдських зусиль, щоб дійти з будинку до метеорологічної станції. Будинок завіяло по комин і, щоб вийти з нього, довелося забити снігом вхідний тамбур, розчищаючи собі шлях. Вийшовши, треба було поширювати в снігу дірку й викидати сніг із тамбура назад. Ледве закінчив цю роботу, довелося йти до станції.

Посувався до станції, плазуючи на руках. Кілька разів був змушений лягати обличчям у сніг, щоб хоч на хвилину захиститися від скаженого вітру й вдарів сніжної хуртовини. Вітер рвав сніг, носячи його з заструги на застругу.

Так, із великими труднощами добрався до станції, відчинив її й з жахом побачив, що метеорологічна будка повна снігу. Занесені всі прилади. Обережно чистив

я будку, вітер заходив у всі щілини. І без того сильний, він, проходячи крізь жалюзі термометричної будки, посилювався й ставав нестерпучий. Щоб віджахнутись, доводилось обертатись до нього спиною. Обличчя й голова вкрилися потом під час роботи, а тепер від вітру вони заледеніли, взялися крижаною плівкою. Легені сповнювало морозне повітря, у грудях все застигло, дихати було важко; найважче—видихати повітря. Я відчував, що ось-ось задихнуся. Лише кілька хвилин повільного дихання в хутряну рукавичку відновили рівновагу, і я обернувся до приладдя. Усі термометри з живим сріблом вийшли з ладу.

За низької температури замерзло все живе срібло.

Спіртовий термометр із шпениковим показчиком показував: спірт — 59,3, шпеник — 62,5. Я не йму віри своїм очам, бо це значить, що вночі температура була 62,5°С., та й зараз 59,3°. Перевіряю ще раз. Виходить вірно.

Зачиняю будку, відв'язую себе від неї, і зразу скажений подих вітру кидає мене

вниз. Ледве затримуюсь біля снігового тороса й починаю роздивлятися, де я? Лихтар загублено. Навкруги темно, під ногами лід, і я біля тороса. Значить, мене скинуло з гори в заточину.

На щастя, пролетівши відстань у 100 сажнів, я лишився непошкоджений. Плазуючи, з закритими очима, бо дивитись проти вітру неможливо, простую назад, на гору. Щоб видертися додолу, йду праворуч. Чверть години шукань у темряві суцільної полярної ночі (усюди тепер 12 годин дня), чверть години щохвилинних падінь, зривань у сніг од вітру—й я біля будинку. Але тут чекає на мене новий іспит. Дірку, що я її зробив до тамбуру, без сліду заніс сніг. Лопата лишилася в тамбурі. Відчуваю, що втрачаю сили. Дихання щодалі важчає. У вухах дзвенить, в очах вогняні кола, й ціла злива зірок.

Кидаюсь обличчям у сніг, рию руками яму й ховаю голову. Кілька хвилин спокою, і мені легше. Підсуваюся ближче до сніжної стіни, що зросла біля будинку, знову відпочиваю в снігу й починаю руками

розчищати свою путь до тамбуру. Уже дійшовши дверей, я відчув, що мене щось придушило: мої ноги замів сніг. З цієї крижаної колиски я ледве видерся й втратив рештки сил, щоб рити сніг далі.

Нарешті, потрапив до тамбуру. Тут тихо. Я струшую з себе сніг, і, знеможений до непритомности, йду до кімнати. Барометр показує 709,4.

27-го грудня 1927 року.

Четверту добу—хуґа. Температура трохи підвищилась.

Сьогодні о 9-й год. вечора спіртовий термометр показав 44,8°С. Всі ці дні, підкопуючись тричі на день, ходжу на станцію. Не вважаючи на надлюдський мороз і побоювання задихнутись — спостережень на станції не залишаю.

За ці три дні відморозив собі три пальці на руках, щоку та ніс.

Коли ж, нарешті, припиниться хуґа?

Я відчуваю, що за кілька день утрачу сили...

8-го січня 1928 року.

Вночі хуґа притихла. Сьогодні вперше за

ці дні пощастило нормально спостерігати на станції.

Дивно виглядає після хуртовини місцевість. Там, де вчора було рівно, сьогодні снігові гори; тундру вкрили заструги з гострими гребінцями, ніби океан під час штурми—хвилі. А льодові простори океану вкриває товстий шар снігу, що здається за нагромадження чудернацьких масок.

Все це разом, на тлі полярних присмерків та красивої завіси північного сяйва на обрії, створює незабутню, чарівну картину полярної зими.

Високо в повітрі, вздовж берегів острова, крякаючи, пролітають рідкі полярні ворони — єдина птиця, що лишається тут взимку.

Морем, на південь, прокладено новий слід першої нарти, що пішла на промисел після хуртовини.

Навкруги нас, на безкрайніх просторах, розляглося величне мовчання...“

2/IX. Нарешті сьогодні скінчили розвантажувати судно. Ще днів чотири, й „Літке“ залишить заточину „Роджерса“. Наші нові пасажири Ушаков та Савенко з дружинами й дружина мисливця Скурихіна з маленькою дочкою вже перевозять свої речі до накрижника.

На судно приходять ескімоси та чукчі. Молодиці з татуюванням на носах, щоках та підборіддях подібні до дівчаток, і не віриться, що це вже самостійні господині, й що вони мають дітей. Маленький, чорноокий хлопчина, чийого прізвища я ніяк не можу вимовити, чарує всіх своїм жалібно-засмученим виразом очей. Його батько десь у заточині Лаврентія. Сюди його привіз дід, який його дуже любив. Дід помер, і хлопчина лишився сиротою, блукаючи по яранґах своїх сестер, що з них одна одружена із Старцевим, а інші дві живуть самостійно, самі полюючи на песця, моржа та ведмедя.

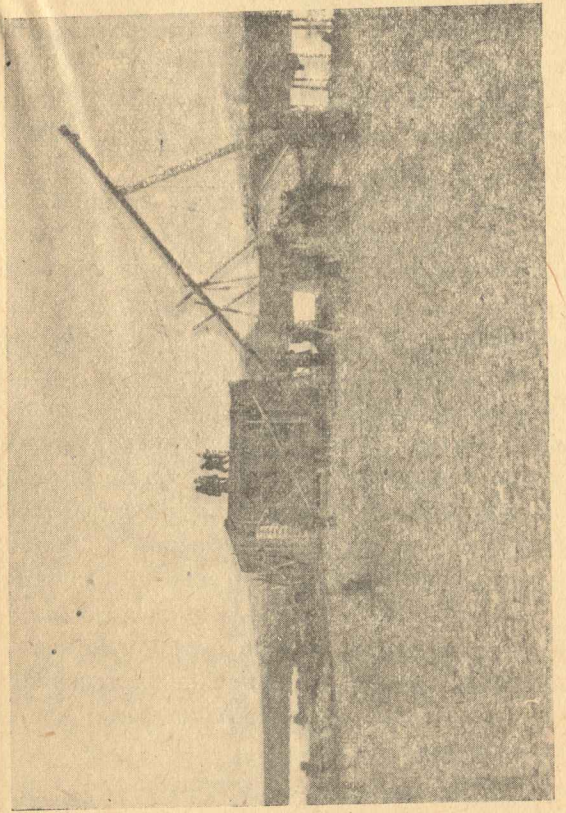
Мисливець Скурихін прощається з дружиною та дочкою на три роки. Він іще залишається на острові. Цей енерґійний, міцний чоловік — кращий мисливець Вранґеля. Сам один здав на факторію за три роки півтораста песців.

3/IX. Вітер з моря гонить у заточину кригу. По обіді катер, що буксував кунгаса з людьми

на берег, з великими труднощами пробивався серед плавучої криги. Капітан дав наказа приготувати машину на півгодинну готовість. Сьогодні закінчили брати вантажі—хутро та бияки. Пасажири вже на борті. Холодно. У заточині вода вкривається тоненьким шаром криги. Іде сніг. Очевидно, наближається зима.

З роботою поспішаємо. Під час цієї гарячки у нас багато занедужало. Майже половина команди застуджена. Але жоден не кидає роботи. Паровичник Танкман, якому лікар заборонив працювати, вийшов на роботу. Капітанові довелося дати спеціяльного наказа, заборонивши Танкманові залишати судно й працювати.

4/IX. Сьогодні вечеря в паровичній їдальні затяглася. Світло електрики розтоплювалося в сутінках пізнього вечора. Повітря кімнати переповнене пахощами тютюнового диму, овечих кожухів, нерплячого сала й людського поту. П'ятеро ескімосів і 25 паровичників забили кімнату. Ескімоси у своїх брудних шкіряних одягах розсілись на м'яких, але вже обшарпаних, подертих сідцях і з цікавістю розглядали лаковані, різьбяні стіни,



На Врангелі. Будують новий будинок та підіймають радіо-щоглу.

люстри, радіо-гучномовці, портрети й пофарбовану дошку стінгазети, де змальовано олійними фарбами „Літке“, коли його штурмує біля Керченського маяка. Маленький чукча навіть полапав малюнок рукою й пошкріб фарбу нігтем.

А за столом страшні, давно не голені, почорнілі від вітру та бруду й червоні від утоми обличчя, найрізноманітніших характерів і темпераментів, уминають бачок фасоляної юшки та бараняче раґу. Виблискує лисина надзвичайно гладкого Остряка, й десь далі світить йому своєю головою колишній борець, естонець Танкман. Вище — розбійницька, з рудою бородою, з фантастично вивернутою шапкою, фізіономія Крижана поруч прилизаної голови Мазура. Волохатий, наче господар чорних скель, Орлов і байдужий до всього, з жовтими зубами, Марієнко. Гомін, — ні, не гомін, а ґвалт, — і голосні вигуки перемішуються із брязкотом мисок та виделок, плямканням і згуками ґітари, що на ній паровичник Август награває якогось романса.

Сьогодні люди знову стомлені, але запевняють, що вже звикли до втоми. Сьогодні

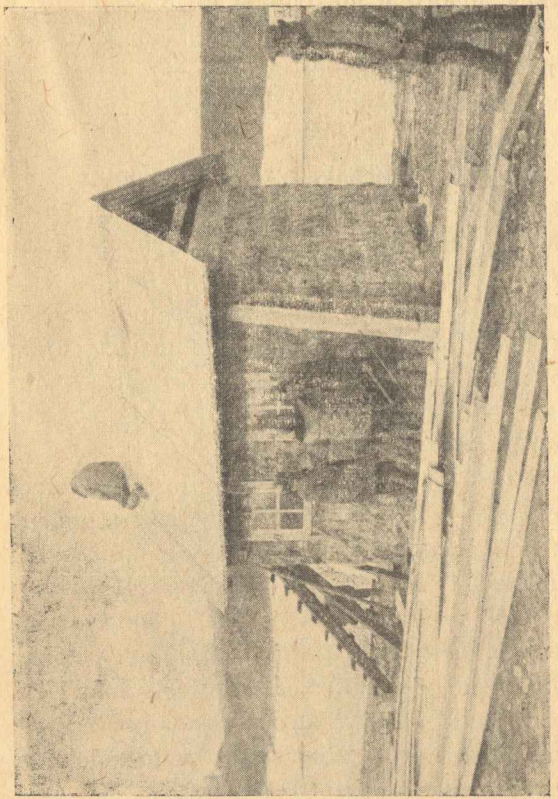
передостанній день на Вранґелі. Востаннє частуємо наших гостей ескімосів: їм дуже до вподоби юшка, але раґу не до смаку. Вони вважають, що воно не варте тих ласощів, що вони їх передають своїм родичам на суходіл. А ті ласощі — пудів з 200 моржового м'яса. Воно лежить коло радіо-буди й нестерпуче смердить.

З екскурсії по острову повернувся геолог Кальянов. Йому не пощастило перейти через увесь острів. Пройшовши кілометрів 10 вглиб острова в північному напрямі, зробивши висотний профільний розріз за допомогою барометра, він мусив повернутися. Розвідка була надто поверхова. Проте, пощастило знайти безперечні ознаки вікового підняття острова. У глинястих лупаках знайдено сліди стародавньої фавни брахіопод, що характеризують стародавність геологічних порід, з яких складається острів. Корисних копалин під час цієї розвідки знайти не пощастило, але за деякими даними Кальянов робить висновки, нібито цінні копалини мусять бути на північній та північно-західній частинах острова.

Сьогодні Мінєєв розповів цікаву історію

про золото на Вранґелі. Виявляється: коли ми стояли в заточині Лаврентія, Мінєєва зустрів один росіянин, що в минулому довго жив на Алясці, де працював у золотих копальнях. Там цей золотошукач познайомився з канадійцем Велзом. Це був той самий Велз, якого потім призначено на „начальника англійської колонії“ на Вранґелі. Як відомо, цю „колонію“ браконьєрів зняв з острова радянський накрижник „Красный Октябрь“, піднявши над островом червоний прапор. Коли „Красный Октябрь“, повертаючись до Владівостоку, зайшов у заточину Лаврентія, зустрілися старі знайомі: російський золотошукач і англієць авантурник Велз. І от, зі слів того золошукача, Велз показував йому золоту породу, що її нібито знайшов на Вранґелі. Велз запевняв, що він домагатиметься одержати дозвіл добувати золото на о. Вранґеля в тому разі, коли англійцям не пощастить відібрати острів од Радянського Союзу.

Важко сказати, чи були у Велза якісь підстави для таких плянів, чи це був плід збудженої алькоголем уяви. Тільки сам Велз незабаром після прибуття на континент помер од



Лазня, що її збудувала команда „Літке“ для нових колоністів

перепою та застарілого алкоголізму й, здається, нічого в цій справі не робив.

Мінєєв усе ж зважає на ці повідомлення й під час перебування на острові провадитиме геологічні розвідки, згідно з вказівками, що їх залишає йому Кальянов.

Взагалі в Мінєєва буде чимало роботи. Він має своїм завданням зробити місцеву факторію якнайрентабельнішу й, окрім заготівлі хутра песця та білого ведмедя, почати заготівлю шкір і сала морського звіру: моржів, лахтаків та нерп. Ушакову не пощастило накреслити мапи внутрішньої частини острова. Цю роботу має виконати Мінєєв разом із своїми товаришами.

Мінєєву також доведеться розв'язати надзвичайно серйозну проблему зберігання на острові песця та вивчити питання про еміґрацію песця на суходіл і назад. Щороку на острові гинуть тисячі цього цінного звіра. Песець, як я вже згадував, харчується полярною мишею — лемінґом. Узимку, коли сніг товстим шаром застила острів, а морози цементують цю снігову поверхню такою мірою, що нарти, навантажені 10—12 пудами, не залишають на снігу жодного сліду, тоді лемінґ, захований під снігом, недоступний для песця. Шукаючи харчу, песець рушає з глибини острова до його берегів, переходить на кригу і йде слідами білого ведмедя. Цієї пори року ведмідь тут — єдина тварина, що може здобути собі харч полюванням. В ополонках та щілинах він ловить нерпу. Залишками ведмежої їжі живиться песець. Узимку, коли шалені норд-ости не випускають людину з яранґи, в Полярному морі лютують страшні крижані штурми. Крижини ламає, накопичує одну на одну, заливає водою, перевертає шкереберть. Під час цих штурм тисячами гинуть песці. І, коли восени, тобто тоді, коли хутро песця не має цінности, цього звіра є стільки на острові, що його б'ють ціпками — взимку та по весні його треба вже відшукати з чималими труднощами. Щоб урятувати цінного звіра, Мінєєв має намір протягом зими харчувати песців. Для цього влітку полюватимуть на моржа й, заготовивши велику кількість моржового м'яса, потім перевозитимуть його вглиб острова й складатимуть у певних місцях, що мають бути песцям за їдальні.

Маючи два моторні човни та багато зброї, колоністи зможуть це зробити.

Сьогоднішній вечір, коли не прощальний, то напівпрощальний. Нові колоністи діляться своїми думками про те, як доведеться проживати найближчі три й роки, розмовляють про перспективи своєї роботи на острові, пишуть останні листи додому на суходіл.

5/IX. Сьогодні ми залишили о. Вранґеля. Туманний сніговий день. Над сопками хмарою клубує туман, укриваючи їхні верхів'я. Сніг запорошив острів і надав йому зимового вигляду. На косі, вниз од похиленого, старого будиночку та бляшаного складу, з'явились новий високий будинок, лазня, склад та радіо-щогла. Біля них — купи вугілля, ящиків, шкір. Сьогодні літківці швидко закінчували будівлю. О 2-й год. дня все закінчили.

О 8-й вечора почалося прощання. Короткий мітинґ. Капітан побажав од імени команди всього найкращого новим колоністам і подякував за їхнє до нас ставлення.

— Ура! Ура колонії!

— Ура! Ура морякам — будівникам нової колонії! — відповідаючи нам, вигукували колоністи.

Мінєєв дякував од імени колонії і просив товаришів, коли буде змога, взяти участь у майбутній експедиції за три роки, коли їм доведеться повернутися назад на континент. Востаннє міцно стискуємо руки, цілуємось і схвильовано прощаємося з товаришами. У кількох видно сльози. Чукчанки плачуть, розлучаючись із білими колоністами, що покидають острів. Залунали постріли з рушниць, загула сирена, й колоністи в супроводі старожилів-ескимосів спустилися до човна та на каяки. Ген угору полетіли ракети, розсипаючись каскадом золотих іскор над крижаними водами пустельної заточини Роджерса й відсвітлюючись десь там далеко в горах.

Каяки відійшли далі, але постріли й крики „ура" не стихали. Човни зникли за димкою туману, коли продзвенів дзвінок машинного телеграфу й під кормою завирувала вода від могутніх зрушень ґвинтових лопатів. „Літке" залишав ворота заточини Роджерса й, взявши напрям на схід, поволі попростував уздовж берега. А звідти, де залишилася колонія, заблимав вогник. Очевидно, то з радіо-щогли електричним лихтарем нам подавали останні

сиґнали, останні побажання щасливої путі. Ще пролунали постріли,і, забираючи під себе воду, накрижник пішов до найближчого рогу, щоб там на кілька годин закинути кітву, а на світанку рушати далі.

Легкий сум перемішувався з радістю повороту з далекої плавби.

6/IX. Вночі, коли ми стояли на кітві, до нас приїздили чукчі із мисливцем Павловим. З берега вони бачили наші вогні й припливли на своїх байдарках, привізши начальникові наукової частини експедиції Березкіну забутий на острові зшиток.

Удосвіта о-пів на четверту підняли кітву й знову пішли в криги. На той час я вже встиг „наштивати“ понад 40 тачок вугілля й подався спати.

Мене розбудила швидка хода в коридорі.

— Дозвольте поздоровити вас із щасливим полюванням, — було чути з-за дверей.

Потім донісся голос капітана, та не розчув я, що він говорив.

Під час мого сну вбили білого ведмедя й вже встигли не тільки витягти на палубу, а й наполовину здерти з нього шкіру.

Накрижник „Ф. Літке“. Капітан накрижника Дубліцький та ведмідь, що він його застрелив.

Тільки-но я зібрався вийти зфотографувати трофея наших мисливців, коли кричать, що біля борту з'явився другий ведмідь. Надзвичайно красивий, снігового кольору, володар полярних просторів утікав наперед судна, звідки тріщали постріли, посилаючи йому вслід олив'яних гостинців.

Одна з куль наздогнала його. Він здригнувся, повернув назад і, наче огризнувшись на невідомого ворога, тікав далі. Скривавлений скочив у воду, пливучи серед крижин. Але куля капітана, що стояв на містку, поцілили ведмедеві прямо в голову. Ведмідь поклав голову на бік, а ще за якихось дві години обидва вбиті висіли без шкір на реях. Це вранґелівці так хутко обчистили їх.

Ми пробираємось серед бурих, надзвичайно торосистих і міцно згнічених крижин. Невеликий морозець їх злютовує ще дужче. Посуваємось помаленьку, ледве - ледве. Часом б'ємось протягом цілої години й не можемо розколоти крижини. Лише надвечір у тумані зникли береги Вранґеля.

О дев'ятій вечора зупинили машину. Капітан пішов спати.

7/IX. Ранком знову зустріли ведмедя. З нашої каюти крізь ілюмінатор можна було бачити, як він стояв зовсім близько від судна, з цікавістю розглядаючи накрижника. Ведмідь навіть виліз на тороси й, трохи звівшись на задні лапи, впираючись передніми в крижину й витягши шию, пильно стежив за страховищем, що помалу, наче морж, повзло серед криги. На палубі ведмедя не бачили, а поки Случанов вискочив про це сказати — „Літке" був од ведмедя вже далеко: кілька пострілів злякали його. Втікаючи, він час од часу зупинявся, присідав і ще придивлявся до страховища, що йшло морем, розштовхуючи й розбиваючи криги. Капітан, очевидно, не мав охоти гаяти час на ведмедя й, мабуть, через те той зостався живий.

А крижані затиски не слабшали. Неймовірно стиснуті криги простяглись у всіх напрямах, і часом неспокій бренів в очах моряків, коли вони озирали затуманений обрій.

У кошах уже не залишилося вугілля, вугільні ями були наполовину порожні, у віндеку було тонн сто, не більше, й довелося влаштовувати аврал, переносити вугілля з кормової цистерни, де лежало тонн двісті палива.

Це був наш останній бій із кригою. Коли сьогодні нам пощастить пробитись миль на 30—40 у південно-східньому напрямі, становище буде врятоване, а коли ні — доведеться залишатися серед криги на довгу полярну зиму, віддавшись на волю крижаному дрейфові. Працювали 16 годин на добу. Після паровичні йшли на аврал перевантажувати вугілля з цистерни до вугільних ям.

Лікар Савенко, що три роки тому цим самим шляхом ішов на „Ставрополі“ до Вранґеля, стояв на спардеку, дивився на вкрите торосами море й недовірливо похитав головою, коли хтось сказав:

— За кілька день будемо на Дєжньові.

Він не вірив, що „Літке“ проб'ється через ці криги. Але ми вірили. Аби вистачило вугілля! А в крайньому разі, за прикладом „Красного Октября“, рубатимемо на паливо палуби, двері, столи, спалимо масло, одяг — все, що є пального на судні. Ми мусимо пробитись через криги.

З полудня криги порідшали, накрижник уже вільно проходив серед них, ідучи 2—3 милі на годину.

Надвечір, годин близько 8-ми, ми вийшли на чисту воду.

Настрій надзвичайно бадьорий. Поздоровляємо капітана з закінченням крижаної плавби, з останньою перемогою над кригою. Влаштували вечір із доповіддю Ушакова про трирічне життя колонії на Вранґелі.

Сьогодні таки дістали вітальні телеграми від т. Мікояна, АКО та Радторгфльоти.

8/IX. Цілу ніч ішли чистою водою, не натрапляючи на кригу. Її не видно навіть на обрії. Лише білуватий колір неба там позаду та праворуч од нашого шляху свідчить, що десь недалеко за обрієм простяглися крижані поля. Але вони нам уже не страшні.

Ми вітали один одного з удачею. Справді, нам таки пощастило. Літо цього року, як і сподівалися досвідчені полярні моряки та метеорологи, в Східньо-Сибірському морі було холодне й льодовите. Ми були свідками загибелі „Еліязіфа“, ми бачили могутні крижані тороси, що компактною масою, крижаною стіною загородили від нас о. Вранґеля, ми знали, що десь там, біля рогу Північного, на південний захід од нас, стоять — пароплав

„Ставрополь“ і шхуна „Нанук“, яких затерла крига.

Сьогодні ранком Костянтин Олександрович надіслав радіограму капітанові „Ставрополя“— Міловзорову й власникові шхуни „Нанук“ — американцеві Свенсону такого змісту:

„Учора вийшов із криги, йду чистою водою. Головне завдання вранґелівського рейсу виконано. Маю відомості, що вас затерла крига. Коли потребуєте допомоги, негайно сповістіть. Тим, що радіо-зв'язок поганий, не чекаючи на вашу відповідь, змінив напрям, іду на ріг Північний. Дубліцький“.

Ми йдемо рятувати „Ставрополь“. Скільки розмов з цього приводу в мурнях та каютах. Всі добре пам'ятаємо, як протягом цілого півроку капітан Міловзоров провадив шалену аґітацію проти відрядження „Літке“ на о. Вранґеля, проти Дубліцького за те, що той палко боронив це відрядження. Всі добре пам'ятали, як Міловзоров висловлювався на адресу капітана Дубліцького, що то—авантурник, що він веде на загибель накрижник і команду. Але найяскравіше залишилася в пам'яті всіх остання

зустріч „Літке“ із „Ставрополем“. Те було майже півтора місяці тому. Удосвіта „Літке“ входив до заточини Лаврентія. А звідти виходив, уже навантажений вугіллям, „Ставрополь“. „Ставрополь“ ішов у колимський рейс. Коли на далекій Півночі зустрічаються два пароплави, вони завжди радо вітають один одного. І справді, згідно з традиціями, на щоглі „Літке“ знялися сиґнальні прапори: „Бажаємо щасливої подорожі“. „Ставрополь“ відповідав теж прапорами: „Дякуємо вам“. А на кормі „Ставрополя“ стояли два матроси, один салютував „Літке“ піднятим догори помелом, що повинно було означати ганьбу й презирство, а другий показував порваний мотузок і гукав:

— Повідомте, коли вас треба буде брати на буксир. Проведемо вас до Вранґеля.

Тепер ми йшли рятувати „Ставрополь“.

Увечері на обрії з'явилася крига. Підійшли до кромки й готувалися до нових крижаних боїв. Але водночас одержали відповідь від Свенсона та Міловзорова. Свенсон дякував і повідомляв, що він не може просити нас допомогти йому, бо свідомо залишається на зимівлю

біля Сибірських берегів, щоб протягом зими торгувати з місцевими тубільцями. А радіограма Міловзорова була така: „Вашої допомоги не потребую. Сподіваюся власними силами пробитися через кригу й цього таки року пройти через Берінґову протоку“.

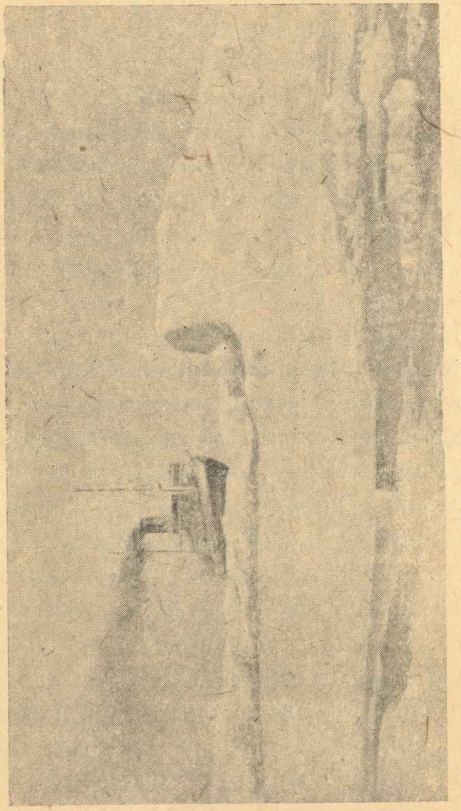
„Літке“ не було чого йти в кригу. Напрям змінили, й швидко, залишаючи позаду хвилі Полярного моря, „Літке“ йшов до рогу Дєжньова.

9/IX. День нічим не видатний. Час од часу зупиняємося, беремо гідрологічні станції і виловлюємо плянктон. Годині о 12-й з'явилася кромка криги, що примусила накрижника звернути на норд-ост. Але незабаром крижані поля зникли, й ми йшли в напрямі ост-остен-зюд.

Радист приніс нову радіограму із „Ставрополя“:

„Довідався, що ви за 40 миль від рогу Північного. Гадаю, було б бажане, коли б хтось поколов кригу в цьому районі. Проте, потверджуємо, що допомоги не потребую. Міловзоров“.

Наша відповідь була така: „Повідомте конкретно, чи потребуєте допомоги, чи ні? Накрижник має пошкодження, вугілля лишилося



„Літке“ пробивається через криги.

мало, повідомляйте негайно, щоб „Літке“ міг піти вам на допомогу“.

„Літке“ й далі йшов до рогу Дєжньова. У нас була продушина, теча, накрижник згубив багато нют, були зламані й погнуті кілька колюб, у кризі на одному з ґвинтів відбито лопать. Вугілля залишилося тільки на дві доби. Найближча вугільна база — заточина „Провидения“, була за 300 миль звідціля. „Ставрополь“ мовчав.

10/IX. О 12-й ночі, коли йшли на вахту, спостерігали північне сяйво. Небо палало, полум'я розбігалося півколами й снонами, іноді здавалося розлитим відблиском над хмарами, потім знову розгорталося, запалюючи пів неба.

Посилився нордовий вітер, відганяючи кригу, що її кромка з'явилася знову. Близько 11-ої години ранку почалася справжня штурма.

Пасажири позаколихувались, у каютах порозкидало речі, в їдальні побито тарілки, на камбузі розлито борщ.

Після 12-ої з'явився в тумані ріг Дєжньова. Ми входили до Берінґової протоки. Місяць плавби Полярним морем закінчено. У той самий момент наш „Марконі“ дістав нову

радіограму від „Ставрополя: „Становище серйозне. Затертий кригою. Очевидно, цього року самостійно з крижаних затисків вирватись не зможу. Надіслав радіограму до центру, щоб вас прислали на допомогу. Міловзоров“.

Ми мусили йти до заточини „Провидения“ по вугілля. Щоб іти на порятунок „Ставрополя“, треба взяти 100 тис. пуд. вугілля. Вантажити можемо лише власними силами. Коли працюватимемо по 16 годин на добу, то це забере два тижні. За цей час Полярне море вкриється кригою до самої Берінґової протоки, і, маючи пошкодження, „Літке“ небезпечно буде йти в новий крижаний рейс.

15/IX. Заточина „Провидения“ Дістали розпорядження з Владівостоку поверта тися додому. „Ставрополь“ залишається на зимівлю. Співчуваємо. Лише за 14 місяців вони повернуться з цього рейсу. Мусять пережити тяжку полярну зиму - ніч. На борті „Ставрополя“ є на кілька сот тисяч цінного хутра, що його призначалося для продажу закордон на валюту.

7/X. Прийшли до Владівостоку. Нас не чекали. Тут були відомості, що „Літке“ прийде

завтра. Нашвидку влаштовують бурхливу зустріч. Пленум виконавчого комітету з нагоди нашого прибуття припинив роботу й в повному складі прибув до нас на борт. Порт, місто, кораблі вбираються прапорами. Вранґелівський рейс закінчено. До історії Арктики вписано нову сторінку з іменами радянських моряків.

17/X. Сьогодні прощаюся з товаришами, виїжджаю до Харкова. Ранком одержано дві телеграми: одну від Міловзорова про недостачу харчів для 30 пасажирів, що на борту „Ставрополя", і другу — з Москви з наказом негайно ремонтувати „Літке" й відрядити його на північ з авіо-експедицією на допомогу пасажирам та команді „Ставрополя".

„Літке" пішов у новий північний рейс. Пробиваючись через замерзле Берінґове море, не зважаючи на шалену крижану штурму, накрижник пробився до берегів Чукотського півострова й там висадив авіоекспедицію. „Ставрополеві" подали допомогу.

І це завдання Літке виконав.

ГПБ.Ср.Аз.

ЗМІСТ

стор.

Дослідження Арктики 3

Частина перша

ВОДАМИ ТРЬОХ ОКЕАНІВ

I. Північна оселя на межі двох півкуль . . . 21
II. Корабель чотирьох назов 44
III. У морі 69
IV. Страшніші за чуму 102
V. Море-пекло 128
VI. Через Індійський океан 151
VII. Від Сінґапуру до Цусіми 174

Частина друга

МОРЯМИ ПІВНОЧІ

I. Готування та склад експедиції 190
II. Японським морем та Тихим океаном 248
III. Країна підземного вогню, снігових гір, лісів та ведмедів 272
IV. На землі Анкауге 300
V. Серед криг та туманів 348
VI. На межі доступности 402

19 Рон

Ц. 1 карб. 85 ко.

31-837

837

ПРОВЕРЕНО

N19 267